

UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO
CENTRO DE ARTES
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

NATHALIA SPALA SORTE

**INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA, MEMÓRIA E VIDA URBANA: O PORTO DE
VITÓRIA (BRASIL)**

VITÓRIA
2016

NATHALIA SPALA SORTE

**INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA, MEMÓRIA E VIDA URBANA: O PORTO DE
VITÓRIA (BRASIL)**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo do Centro de Artes da Universidade Federal do Espírito Santo, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo, na área de concentração Cidade e Impactos no Território.

Orientador: Prof.^a Dr.^a Martha Machado Campos.

VITÓRIA

2016

(Folha de Aprovação)

Dedico este trabalho ao meu esposo, Luiz Henrique, e aos meus pais, Valena e José Carlos.

AGRADECIMENTOS

A Deus, primeiramente, por tudo.

À Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Espírito Santo, pela oportunidade de cursar o mestrado.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes), por conceder-me auxílio financeiro para a realização deste estudo.

À minha orientadora, Martha Machado Campos, pelas orientações, pelo apoio e por me transmitir a experiência e o conhecimento que nortearão minha vida acadêmica.

Ao Prof. José Francisco Bernardino Freitas, pelas contribuições durante as aulas da disciplina e pela visão crítica no exame de qualificação.

Ao Prof. Cristóvão Fernandes Duarte, por sua disponibilidade e pelo valioso parecer no exame de qualificação.

Aos docentes e funcionários do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPGAU) e do Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGG), pelos ensinamentos e pelo suporte oferecidos ao longo de todo o mestrado.

Aos colegas do Núcleo de Arquitetura e Urbanismo (Nau-Ufes) e do curso, pela amizade, pelo convívio e pelo apoio mútuo ao longo desses anos.

Aos meus pais e ao meu irmão, pelo estímulo aos estudos, pelo amor, pela amizade e pela dedicação.

Ao meu esposo, Luiz Henrique, pelo amor, pela compreensão e pelo apoio incondicionais.

A todos os que me concederam entrevistas, por me atenderem com solicitude e disponibilizarem todas as informações.

O **espetáculo** não é um conjunto de imagens, mas uma **relação-social** entre pessoas **mediada por imagens**.

Guy Debord.

RESUMO

As mudanças no transporte marítimo e os avanços tecnológicos fizeram com que as instalações portuárias passassem por profundas alterações, não só na forma física, mas sobretudo na relação com a cidade, principalmente com as suas áreas centrais e históricas. Esta dissertação aborda o estudo das relações entre a cidade contemporânea e suas frentes de água e os conflitos oriundos desta interação. Tem como objetivo compreender a problemática acerca das intervenções urbanas em áreas portuárias desativadas e situadas no centro das cidades, com ênfase nos conflitos relativos ao morador e às memórias de cada localidade. Nesse propósito, procede ao estudo da cidade pós-moderna, com ênfase nas intervenções urbanas em áreas portuárias; à análise dos conflitos gerados nas intervenções urbanas relacionados à museificação das cidades, ao turismo e ao papel do morador nesse processo; à revisão das experiências de reestruturação de áreas portuárias no Rio de Janeiro, Recife e Porto Alegre, explorando as suas particularidades e os seus reversos; a uma abordagem histórica da implantação e evolução do Porto de Vitória, e à atualização dessa discussão para a cidade de Vitória, por meio de abordagem do papel dos atores sociais no debate local. Conclui que a problemática relativa ao Porto de Vitória e à perspectiva de reestruturá-lo no futuro somente se elucidará quando o setor portuário e a cidade se alinharem no entendimento da utilização e da preservação desse patrimônio presente no centro da cidade de Vitória.

Palavras-chave: Porto. Área central de Vitória. Memória. Intervenção urbana.

ABSTRACT

Changes in sea transport and technological advances have made port facilities go through profound changes, not only in physical form, but above all in relation to the city, especially with its central and historic areas. This dissertation deals with the study of the relationship between the contemporary city and its waterfronts and conflicts arising from this interaction. The purpose is understand the problem about urban interventions in disabled port areas and situated in the city center, with an emphasis on conflict for the resident and the memories of each location. In this purpose proceed the study of post-modern city, with an emphasis on urban interventions in port areas; analysis of conflicts generated in urban interventions related to museification cities, tourism and the role of the resident in this process; review of restructuring experiences of port areas in Rio de Janeiro, Recife and Porto Alegre, exploring its features and its reverse; a historical approach to the implementation and development of Porto de Vitória; and the update of this discussion to the city of Vitória, by addressing the role of social actors in local debate. It is concluded that the problems relating to the Porto de Vitória and its restructuring perspective in the future only if elucidate when the port sector and the city align the understanding of the use and preservation of this heritage present in the center of Vitória.

Keywords: Port. Central area of Vitória. Memory. Urban intervencion.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Classificação das intervenções segundo os períodos históricos.....	25
Figura 2 - <i>Entrepot port*</i>	36
Figura 3 – <i>Transit port*</i>	36
Figura 4 – Porto Industrial*.....	36
Figura 5 – <i>Distribution port e network city*</i>	36
Figura 6 – Vista dos edifícios comerciais de <i>Canary Warf*</i>	40
Figura 7 – Vista aérea do <i>Battery Park</i> – Manhattan, EUA.	40
Figura 8 – Localização da cidade do Rio de Janeiro no estado do Rio de Janeiro [2] e no Brasil [1].	47
Figura 9 – Limite da área de estudos.	47
Figura 10 – Mapa base do século XX (marrom) e aterros (cinza) realizados na área de estudo.....	48
Figura 11 – Construção do cais e do aterro da Gamboa, s/d.....	48
Figura 12 – Vista aérea da Praça Mauá nos anos 1910.	48
Figura 13 – Praça Mauá, tendo ao fundo o Palácio Episcopal - Anos 1920.....	49
Figura 14 – Navio de cruzeiro atracado na Praça Mauá, 1939.	49
Figura 15 – Planta com os novos gabaritos autorizados para a área do Porto Maravilha.....	52
Figura 16 – Principais intervenções viárias do projeto Porto Maravilha.	53
Figura 17 – Implosão da Perimetral – 2014.	53
Figura 18 – Vista da Via Binária do Porto e da Via Expressa após demolição da Perimetral – 2016.....	53
Figura 19 – Projeto do Museu de Arte do Rio.	55
Figura 20 – Projeto do Museu do Amanhã.	55
Figura 21 – O Museu de Artes do Rio* e o Palacete D. João VI, em primeiro plano.....	56
Figura 22 – Vista aérea do Museu do Amanhã, ainda em construção, e da Praça Mauá - 2015.	57

Figura 23 – Acesso ao Museu do Amanhã.	57
Figura 24 – O Museu do Amanhã e a Praça Mauá em primeiro plano.....	57
Figura 25 – Demarcação das desapropriações (em vermelho) e das favelas em remoção do Porto Maravilha.	60
Figura 26 – Resistência no Morro da Providência.....	60
Figura 27 – Resistência no Morro da Providência.....	60
Figura 28 – Casa no Morro da Providência marcada para remoção pela Secretaria Municipal de Habitação - SMH.....	61
Figura 29 – Resistência no Morro da Providência.....	61
Figura 30 – Localização de Recife no estado de Pernambuco [2] e no Brasil [1].....	63
Figura 31 – Bairros do Recife, Santo Antônio e São José, onde se insere (em amarelo) as atividades portuárias do lugar e (em vermelho) o Cais José Estelita. ...	64
Figura 32 – Demarcação esquemática das propostas para a renovação urbana da área central de Recife e a indicação dos bairros centrais.	66
Figura 33 – Discrepância entre o gabarito praticado na região e o das “Torres Gêmeas”.....	66
Figura 34 – Simulação da implantação do Projeto Novo Recife no terreno do Cais José Estelita.*	68
Figura 35 – Manifestantes na ocupação do terreno, em junho de 2014, e vista dos galpões parcialmente demolidos, ao fundo.	69
Figura 36 – David Harvey no Ocupe Estelita.....	69
Figura 37 – Cartaz-convite para o show realizado no terreno em apoio às manifestações.	70
Figura 38 – Apoio em Berlim ao Movimento Ocupe Estelita.	70
Figura 39 – Localização de Porto Alegre no estado do Rio Grande do Sul [2] e no Brasil [1].	72
Figura 40 – Trapiches próximos ao Mercado Público - 1897.	73
Figura 41 – O Cais em 1911.	74
Figura 42 – Áreas aterradas em Porto Alegre.	74
Figura 43 – Identificação dos cais que formam o porto de Porto Alegre.	74

Figura 44 – Situação da região central durante a enchente de 1941.....	75
Figura 45 – Situação da região portuária durante a enchente de 1941.....	75
Figura 46 – Vista da Avenida Mauá e do Cais do Porto em 1961, antes da construção do muro.....	76
Figura 47 – Vista da Avenida Mauá e do Cais do Porto em 1966, após a construção do muro.	76
Figura 48 – Vista da face do Muro da Mauá voltada para a Avenida Mauá - 2003...76	
Figura 49 – Vista interna entre os armazéns e o Muro Mauá - 2003.....	76
Figura 50 – Setores do Projeto Cais Mauá.....	77
Figura 51 – Indicação dos setores e simulação da implantação do projeto proposto pelo Consórcio Cais Mauá do Brasil.	78
Figura 52 – Elevação de nível e instalação de tapete verde para acesso ao Centro Comercial do Setor Gasômetro.	79
Figura 53 – Vista geral do Centro Comercial do Setor Gasômetro.	79
Figura 54 – Vista externa do Cais do Setor Armazéns.....	79
Figura 55 – Vista geral do Centro Empresarial do Setor Docas partindo do lago Guaíba.	80
Figura 56 – Detalhe do Centro Empresarial do Setor Docas visto a partir do Cais...80	
Figura 57 – Detalhe do estacionamento no Setor Docas.	80
Figura 58 – Proposta para a revitalização do	82
Figura 59 – Detalhe do Muro com a cortina de água voltada para a Avenida e o paisagismo da parte interna.	82
Figura 60 – Audiência sobre o Cais Mauá lotada.....	84
Figura 61 – Cartaz pedindo nova licitação.	84
Figura 62 – Projeção de imagens e frases nas paredes dos galpões.....	85
Figura 63 – “Abraço” realizado no Cais Mauá como defesa do patrimônio.	85
Figura 64 – Cartaz com pedido de tombamento do Armazém A7.....	85
Figura 65 – Manifestantes contra a privatização do cais.....	85
Figura 66 – Localização do canal portuário da Baía de Vitória [3], na RMGV e no Estado do Espírito Santo [2] e no Brasil [1].	87

Figura 67 – Vitória: início da exportação de café pelo mar - 1805.	88
Figura 68 - Vista da cidade de Vitória - 1884.	88
Figura 69 – Vista da “Alfândega da Victoria - E. E. Santo” a partir da Baía, na qual se observa a movimentação de mercadorias - 1902.....	89
Figura 70 – Instalações do Porto de Vitória em 1909.....	90
Figura 71 – Construção dos trilhos da Ponte Florentino Avidos, que liga a Ilha de Vitória ao Continente - 1920.....	92
Figura 72 – Ilha do Príncipe e Ponte Florentino Avidos vistas do Moro do Quadro. .	92
Figura 73 – Avenida Jerônimo Monteiro recém-inaugurada, antiga Avenida Capixaba - 1929.	93
Figura 74 – Avenida Jerônimo Monteiro reformulada, trecho da esquina da Praça da Independência, atual Praça Costa Pereira - 1936.....	93
Figura 75 – Início da construção do Cais do Porto de Vitória – Construção do enrocamento - 1918.	93
Figura 76 – Aterros no Porto de Vitória - 1927.....	93
Figura 77 – Vista parcial do centro de Vitória, destacando-se a Avenida República, o Parque Moscoso e o Porto, com o Armazém 3 em construção - 1930.	94
Figura 78 – Armazém 2 no Cais do Porto de Vitória – 1936.	94
Figura 79 – Plataforma em aterro com equipamentos portuários ao fundo - 1936....	94
Figura 80 – Aterro do último trecho do Porto de Vitória, onde se localiza o prédio administrativo - 1940.	94
Figura 81 – Armazém 3 em atividade (s/d).....	95
Figura 82 – Prédios 4 e 5 e Armazéns 4 e 5 concluídos (s/d).....	95
Figura 83 – Embarque de minério de ferro no Porto de Vitória - 1940.....	96
Figura 84 – Cais Eumenes Guimarães após a fixação das estruturas portuárias, com modificação do aspecto natural do elemento perceptivo - 1949.....	97
Figura 85 – Infraestruturas portuárias no Morro do Atalaia, com a alteração das características naturais do Morro, utilizado como suporte das operações portuárias com o minério - 1961.....	97
Figura 86 – O Porto de Paul. Ao fundo o Penedo, o início do Canal de Vitória e a Bacia do Rio Aribiri - 1961.....	98

Figura 87 – O Porto de Paul. Ao fundo, o Cais Comercial e parte do centro de Vitória - 1961.	98
Figura 88 – Localização do Cais de Paul (em vermelho) dentro do complexo portuário de Vitória.	98
Figura 89 – Vitória ao fundo e Vila Velha em primeiro plano - 1930.*	99
Figura 90 – O Cais Comercial do Porto de Vitória à esquerda e o Porto de Paul à direita - 1960.*	100
Figura 91 – A Baía de Vitória antes dos aterros de Bento Ferreira à Curva do Saldanha - Década de 1950.*	101
Figura 92 – Aterro para a construção da Esplanada Capixaba e da Avenida Beira-Mar, que alterou a linha de contorno da Ilha de Vitória e provocou o estreitamento da Baía - Década de 1950.	101
Figura 93 – Vista área da Esplanada Capixaba - 1960.*	102
Figura 94 – Aterro da Ilha do Príncipe - Década de 1960.*	102
Figura 95 – Obras de construção do Terminal de Tubarão - Década de 1960.*	103
Figura 96 – Vista aérea da construção do Terminal Marítimo de Tubarão.....	103
Figura 97 – Vista aérea das obras de expansão do Terminal de Tubarão – 1971-1972.	104
Figura 98 – Duas usinas de pelletização com o pátio de estocagem de minério e dois cais do Terminal de Tubarão ao fundo – 1978.	104
Figura 99 – Cais de Capuaba, Vila Velha - 1985.	105
Figura 100 – Obras de construção do Cais de Capuaba, Vila Velha - 1970.	105
Figura 101 – Silo vertical de Capuaba - 1984.	105
Figura 102 – Cais de Capuaba (1), TVV (2) e CPVV (3) (em vermelho) dentro do complexo portuário de Vitória.....	106
Figura 103 – Delimitação das áreas que compõem a consolidação portuária na Baía de Vitória.	107
Figura 104 – Foto de 1970, com a sobreposição da delimitação das áreas que compõem atualmente a consolidação portuária na Baía de Vitória (em amarelo). .	109
Figura 105 - Foto de 1978, com a sobreposição da delimitação das áreas que compõem atualmente a consolidação portuária na Baía de Vitória (em amarelo). .	109

Figura 106 - Foto de 1998, com a sobreposição da delimitação das áreas que compõem atualmente a consolidação portuária na Baía de Vitória (em amarelo). .	109
Figura 107 - Foto de 2005, com a sobreposição da delimitação das áreas que compõem atualmente a consolidação portuária na Baía de Vitória (em amarelo). .	110
Figura 108 - Foto de 2007, com a sobreposição da delimitação das áreas que compõem atualmente a consolidação portuária na Baía de Vitória (em amarelo). .	110
Figura 109 - Foto de 2012, com a sobreposição da delimitação das áreas que compõem atualmente a consolidação portuária na Baía de Vitória (em amarelo). .	110
Figura 110 – Evolução da cidade portuária.....	113
Figura 111 – Trabalhadores descarregando caminhões de minério de ferro no Porto de Vitória-ES (s/d).*	114
Figura 112 – Nova etapa do modelo de evolução da cidade portuária.	118
Figura 113 – Vista da Baía para a proposta elaborada pela Codesa para intervenção no Cais Comercial.	123
Figura 114 – Croqui de dois galpões do Cais Comercial, conforme proposta de intervenção da Codesa.	124
Figura 115 – O Cais Comercial, antes e depois da proposta de ampliação.*	124
Figura 116 - Altura limite dos galpões de acordo com o Plano de Proteção da Paisagem.*	127

LISTA DE SIGLAS

AMACENTRO	Associação de Moradores do Centro de Vitória
ANTT	Agência Nacional de Transporte sobre Trilhos
APEES	Arquivo Público do Estado do Espírito Santo
BCU	Biblioteca Central da Ufes
BRT	Transporte Rápido por Ônibus
CAP	Conselho de Autoridade Portuária
CAPES	Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior
CEC	Conselho Estadual de Cultura
CEPAC	Certificado de Potencial Adicional de Construção
CODESA	Companhia Docas do Espírito Santo
CTCRO	Complexo Turístico Cultural Recife Olinda
CPVV	Companhia Portuária de Vila Velha
CVRD	Companhia Vale do Rio Doce
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
GPU	Grandes Projetos Urbanos
IJSN	Instituto Jones dos Santos Neves
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
MAR	Museu de Arte do Rio
NAU	Núcleo de Arquitetura e Urbanismo da Ufes
ONG	Organização Não Governamental
OUC	Operação Urbana Consorciada
PDM	Plano Diretor Municipal
PDU	Plano Diretor Urbano
PDZP	Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário
PIB	Produto Interno Bruto
PMV	Prefeitura Municipal de Vitória
PPP	Parceria Público-Privada
PUIC	Planejamento Urbano Interativo do Centro
RMGV	Região Metropolitana da Grande Vitória
SECULT	Secretaria de Estado da Cultura
SEDEC	Secretaria de Desenvolvimento da Cidade de Vitória

SETOP	Secretaria de Estado dos Transportes e Obras Públicas
SMH	Secretaria Municipal de Habitação
VLT	Veículo Leve sobre Trilhos
UFES	Universidade Federal do Espírito Santo
ZEE	Zona de Equipamentos Especiais

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	18
1 A CIDADE E O ESPETÁCULO	23
1.1 As mudanças das cidades à luz das intervenções urbanas (Século XIX ao XXI)	24
1.2 A cidade museal: entre a memória e o turismo	30
1.3 Intervenções urbanas em áreas de frente de água	33
1.3.1. <i>Os modelos de evolução da relação da cidade com o porto</i>	34
1.3.2. <i>As reconfigurações urbanas e os diferentes projetos de waterfronts</i>	37
2 O PROCESSO DE REESTRUTURAÇÃO DE ÁREAS PORTUÁRIAS NO BRASIL E SEU REVERSO	46
2.1 A reestruturação portuária do Rio de Janeiro: o Projeto Porto Maravilha e os bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo	46
2.2 A reestruturação portuária de Recife: o Projeto Novo Recife e os bairros do Recife, Santo Antônio e Santo André – o Cais José Estelita	62
2.3 A reestruturação portuária de Porto Alegre: o Projeto Cais Mauá do Brasil e o bairro do Centro Histórico	72
3 O PORTO, A BAÍA E A CIDADE DE VITÓRIA: UMA DIMENSÃO HISTÓRICA	86
3.1 A implantação do Porto	86
3.2 A expansão do Porto: do Cais do Atalaia ao Complexo de Tubarão	95
4 A RELAÇÃO PORTO-CIDADE E OS ATORES SOCIAIS	111
4.1 A evolução da relação porto-cidade	112
4.2 O papel dos atores sociais na reestruturação da frente marítima do centro da cidade	119
4.2.1 <i>O Poder Público e os conflitos entre reconversão e sobrevida</i>	120
4.2.2 <i>Os atores sociais e os conflitos entre reconversão e sobrevida</i>	132
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	138
REFERÊNCIAS	142
APÊNDICES	152
APÊNDICE A - Questionário aplicado a representantes do Poder Público estadual e municipal para subsidiar a pesquisa sobre o Cais Comercial de Vitória inserida nesta dissertação.	153

APÊNDICE B - Questionário aplicado a membro do Poder Público federal, representado pela Codesa, para subsidiar a pesquisa sobre o Cais Comercial de Vitória inserida nesta dissertação.....	155
APÊNDICE C - Questionário aplicado a representantes de institutos e da Amacentro de Vitória para subsidiar a pesquisa sobre o Cais Comercial de Vitória inserida nesta dissertação.	157

INTRODUÇÃO

Rentabilidade e patrimônio arquitetônico-cultural se dão as mãos, nesse processo de *revalorização urbana* – sempre, evidentemente, em nome de um alegado civismo (como contestar?...). E, para entrar neste universo dos negócios, a senha mais prestigiosa – a que ponto chegamos! (de sofisticação?) – é a Cultura. Essa a nova grife do mundo *fashion*, da sociedade afluyente dos altos serviços a que todos aspiram (ARANTES, 2000, p. 31).

A citação acima retrata os rumos que o urbanismo tem tomado em escala mundial. Vainer (2000) afirma que a história recente do urbanismo e do planejamento urbano, sobretudo no Brasil, revela que a cidade vem sendo tratada como lugar da produção de desigualdades sociais. Nesse contexto é que se insere a problemática a ser investigada neste trabalho, relativa ao papel das intervenções em áreas de frente de água e uma abordagem crítica sobre os projetos de *waterfronts*¹.

Os projetos de requalificação do tipo *waterfronts* propostos e executados no Brasil desde os anos 2000 caracterizam-se pela utilização de áreas ditas abandonadas de parte da cidade, onde quase sempre está situado o seu patrimônio fundiário, imobiliário e infraestrutural mais remoto. Cabe, portanto, de antemão, indicar que este estudo detém sua abordagem na esfera dos processos e projetos de intervenção urbana, em particular aqueles situados em faixas litorâneas e caracterizados pela reutilização de áreas portuárias ociosas.

Denominados na literatura de Grandes Projetos Urbanos (GPUs), esses são projetos que trazem consigo a discussão sobre a atração de capitais de empresas privadas, aliadas ao Poder Público, como forma de garantir e sustentar o discurso do desenvolvimento local. Além disso, os GPUs ampliam a escala geográfica da tomada de decisões políticas para os territórios urbanos e alteram o seu tecido, tornando-o sujeito ao processo de formação de um espaço globalizado que articula os lugares pela disposição extensiva de infraestruturas de transporte e comunicação (NOVAIS, 2007). O mesmo autor indica que, a partir dos anos de 1990, a prática do planejamento urbano e regional no Brasil tem passado por significativas mudanças

¹ O termo áreas de frente de água refere-se a uma unidade territorial morfológica dentro da organização geral das respectivas cidades, que corresponde ao corredor de contato com a linha de separação entre a terra e a água (OCHOA, 2013). A despeito de a autora usar a expressão *waterfront* como tradução para o termo frente de água, este trabalho os distingue. O termo frente de água refere-se a um contexto físico (neutro) e o termo *waterfront* refere-se às intervenções urbanas para remodelação de territórios portuários ditos ociosos ou abandonados (VASCONCELOS, 2011).

em consonância com contextos mundiais, nos quais o “*marketing* urbano” está tomando o lugar do “planejamento urbano”, conforme citação a seguir:

A intervenção nas cidades por meio de grandes projetos urbanos passou a ganhar uma nova importância, podendo-se dizer que, nos anos 90, o *Master Project* tomou boa parte do espaço reservado ao *Master Plan*, que prevalecera na década anterior. Essa passagem do plano para o projeto é justamente do que trata boa parte da literatura contemporânea sobre o planejamento urbano (NOVAIS, 2007, p. 3-4).

Para Yurgel (2012), a ênfase dos negócios na produção das cidades está arraigada no pensamento contemporâneo, assim como a ausência de um objetivo social e político que se reverta a melhoria de qualidade de vida para a totalidade dos cidadãos. No limite, para Arantes (2000), o “pensamento único” está contribuindo para que a função dos arquitetos e urbanistas seja restrita a viabilizar a cidade para o grande capital, que a trata como mercadoria a ser comercializada. Arantes (2000) reafirma ainda, em consonância com os autores supramencionados, que essa ênfase nos negócios traz consigo uma contradição, uma inversão de papéis, em que o Estado deixa de frear a especulação imobiliária mediante regulamentação dos espaços públicos e passa a trabalhar no intuito de desregular e até mesmo oferecer incentivos ao livre desenvolvimento do mercado especulativo.

É constantemente defendido pelo discurso do dito planejamento estratégico² que, para sobrevivência de uma cidade no mundo global de extrema competitividade, é preciso coalizões entre as elites fundiárias e os empreendedores, utilizando-se as “possibilidades econômicas dos lugares” (ARANTES, 2000, p. 27). O Porto de Vitória, sua hinterlândia e as amplas possibilidades que a frente de água da cidade representa para o mercado constituem a peça central para reverberar o debate, no contexto deste trabalho.

Nesse sentido, projetos como os das cidades portuárias de Londres, Barcelona, Cidade do Cabo, Bilbao e Nova Iorque tornaram-se exemplos mundiais, com função de projetar as cidades em que estão inseridos em níveis mundiais, fazendo-as atraentes ao grande capital. No Brasil, mais recentemente, isso ocorre

² O termo planejamento estratégico no urbanismo tem inspiração em conceitos e técnicas que advêm do planejamento empresarial, originalmente sistematizados na *Harvard Business School*. Para os defensores do planejamento estratégico, uma vez que as cidades estão submetidas às mesmas condições e desafios que uma empresa, os seus princípios podem ser aplicados a ela (VAINER, 2000).

nas cidades do Rio de Janeiro, de Porto Alegre e do Recife. Estas duas últimas encontram-se ainda em processo de investida do mercado imobiliário e, junto com a primeira, serão estudadas no Capítulo 2 desta dissertação. Em síntese, o pressuposto de tais iniciativas é a criação de espaços que são identificados em cartões postais atraentes aos turistas e os investimentos do mundo todo. Contudo, empreendimentos como esses quase sempre trazem dificuldades para os moradores do local ou de áreas vizinhas, devido à crescente valorização imobiliária, o que os torna sujeitos a rupturas no âmbito espacial e social, à desconfiguração do entorno e, conseqüentemente, a um processo de gentrificação³.

Diante do exposto, a relevância deste trabalho reside em atualizar essa problemática em âmbito local, com ênfase na cidade de Vitória, capital do estado do Espírito Santo. O objetivo geral da dissertação consiste em compreender as questões acerca das intervenções urbanas em áreas portuárias desativadas situadas no centro das cidades, com ênfase nos conflitos relativos ao morador e às memórias de cada localidade. Os objetivos específicos compreendem: estudar a cidade contemporânea, com ênfase nas intervenções urbanas em áreas portuárias; analisar os conflitos gerados nas intervenções urbanas relacionados à museificação⁴ das cidades, ao turismo e ao papel do morador nesse processo; revisar as experiências de reestruturação de áreas portuárias em âmbito nacional, explorando as suas particularidades e os seus reversos; realizar abordagem histórica da implantação e evolução do Porto de Vitória e a atualização dessa discussão para a cidade de Vitória, contemplando o papel dos atores sociais no debate local.

Para o desenvolvimento das questões elencadas serão utilizados os métodos qualitativo e quantitativo. O método qualitativo abrange as pesquisas bibliográficas e os estudos de caso; o método quantitativo engloba as pesquisas em bancos de dados e as análises de documentos institucionais. Serão realizadas ainda entrevistas presenciais semiestruturadas com os atores sociais e os representantes

³ Gentrificação é o termo que designa a expulsão dos moradores mais pobres das áreas que passaram por intervenções, recebendo moradores mais abastados ou novas funções elitizadas (JACQUES, 2005). Foi utilizado pela primeira vez por Ruth Glass em seu livro *London: aspects of change*, de 1964, para descrever o processo de povoamento, pela classe média, de antigos bairros desvalorizados do centro de Londres (PASSOS, 2014).

⁴ O termo museificação deve ser distinguido da palavra musealização, uma vez que o termo musealização se refere ao aumento massivo da quantidade de museus em uma cidade, não se aplicando ao estudo em pauta. Utiliza-se, neste trabalho, o termo museificação, que denota a transformação de uma cidade em museu (ESTEVES JÚNIOR; NUNES; PASSOS, 2014).

do Poder Público, elaboradas com base no quadro teórico e nos objetivos da pesquisa.

A pesquisa bibliográfica tem como foco as intervenções urbanas, a alteração das dinâmicas entre as intervenções e seus atores e as reestruturações de frente de água, este último, tal como dito, revisado por meio dos estudos de caso no Brasil. Essa análise bibliográfica fornece os subsídios teóricos acerca do tema proposto para a análise crítica do trabalho.

Esta dissertação está estruturada em quatro capítulos. O Capítulo 1 discute a cidade contemporânea relacionada com a problemática das intervenções urbanas a partir de distintas questões, com destaque para o papel do planejamento urbano, do *marketing* urbano, das estratégias de intervenção nas áreas centrais (*waterfronts*), da memória do morador e sua relação com o local.

O Capítulo 2 promove debate relativo a processos de reestruturação urbana portuária de três diferentes cidades brasileiras. São elas: Recife, Porto Alegre e Rio de Janeiro. Esses processos estão ocorrendo na atualidade e funcionam como subsídio crítico para os capítulos seguintes. Nesse momento serão abordados aspectos sociais, econômicos e técnicos resultantes das intervenções propostas, tais como a participação público-privada nas reestruturações, os aspectos turísticos, o crescimento físico (a exemplo dos aterros) e econômico, a remoção de habitações, a relação das áreas portuárias ditas revitalizadas com a cidade e o morador local e o papel do governo nos projetos apresentados e/ou implementados. A análise dos projetos tangencia a abordagem crítica do Capítulo 1 e a relaciona com o papel da cidade portuária e seu comércio global correlato, bem como os impactos advindos do conflito entre distintas esferas global e local. Os projetos e processos de reestruturação abordados foram selecionados por conterem em seu escopo propostas controversas, que promoveram e/ou promovem forte reação por parte da população, afetada direta ou indiretamente.

O Capítulo 3 objetiva a formulação de uma contextualização histórica da cidade de Vitória desde o início de sua ocupação colonial, dando ênfase à área portuária. Foram feitos levantamentos e análise de fontes bibliográficas, iconográficas e cartográficas para familiarizar o leitor com o cenário portuário em conjunto com a história da cidade.

O Capítulo 4 visa analisar os impactos da implantação do Porto de Vitória a partir da evolução entre a relação porto-cidade. Objetiva ainda discutir o papel do Poder Público e da iniciativa privada na remodelação da frente marítima da cidade, tendo como foco a área do porto tradicional de Vitória, situado no centro histórico da Capital. O Capítulo busca apontar as modificações previstas para a área com a desativação de parte do porto e o impacto das alterações sobre os moradores da região e sobre a população usuária dos espaços adjacentes. Cabe mencionar que essa abordagem se restringe à fração de área portuária do Porto de Vitória situada na ilha (Vitória), com registro complementar acerca da área portuária do mesmo porto situada no continente (Vila Velha).

Nas Considerações Finais são feitas indicações acerca da contribuição da pesquisa e seus possíveis desdobramentos.

1 A CIDADE E O ESPETÁCULO

A cidade pode ser vista como um organismo vivo, que passa ao longo do tempo por constantes transformações. Muitas dessas mudanças podem ocorrer por meio da ação de seus usuários, mas, certamente, as mais incisivas e abruptas ocorrem pelas mãos dos agentes públicos e privados.

No atual mercado global, tudo se transforma em mercadoria, e as cidades não ficam ilesas a essa dinâmica, sendo capturadas e elevadas ao *status* de produto, ou, ainda, de peças fundamentais do sistema econômico vigente. No âmbito do modelo de produção do espaço urbano, as cidades passam por profundas modificações num mercado extremamente competitivo, atendem a pressão do capital, sendo tratadas unicamente por suas possibilidades econômicas. No centro desse processo, afirma Arantes, a cultura aparece como um novo e fantástico empreendimento econômico (ARANTES, 2000).

No contexto da urbanização neoliberalizada das cidades contemporâneas, é possível constatar uma crescente valorização das características locais e das especificidades culturais, que torna esses atributos um dos vetores de investimento do mercado. Paradoxalmente, essas mesmas características se perdem ao longo do processo de mercantilização das cidades.

Discutir as transformações sofridas pela cidade, abrangendo o início do século XIX até os dias atuais, constitui a principal abordagem deste Capítulo, focada não só nas transformações técnicas, mas, sobretudo, nas transformações sociais que modificam o lugar e os seus habitantes. Portanto, este Capítulo prossegue com a exposição de um quadro de evolução das intervenções urbanas, segundo proposta de Pasquotto e Oliveira (2010), sob a ótica de três autores: Vargas e Castilho (2009), Boyer (1998) e Simões Jr. (1994). Destaque-se que a escolha dos autores decorre da proximidade das épocas e divisões que foram utilizadas por eles e de como tais épocas e divisões se complementam, em menor ou maior grau. Isso permite o reconhecimento de uma visão panorâmica acerca do modo como as renovações urbanas foram conduzidas por agentes públicos e privados.

Posteriormente, o Capítulo analisa um dos fatores desse processo na contemporaneidade, o denominado caráter museal das intervenções urbanas que

inserem as cidades em dinâmicas que atendem exclusivamente às expectativas do turismo e dos promotores da cidade, suprimindo o morador e o modo como esse dela se apropria e nela se reconhece.

No terceiro momento, tem-se uma revisão bibliográfica e crítica acerca dos projetos de intervenção em áreas urbanas centrais, com foco nos que se pautam no modelo de revitalização urbana⁵ de raiz americana, sejam eles nacionais ou internacionais, desde que realizados em locais de frentes de água.

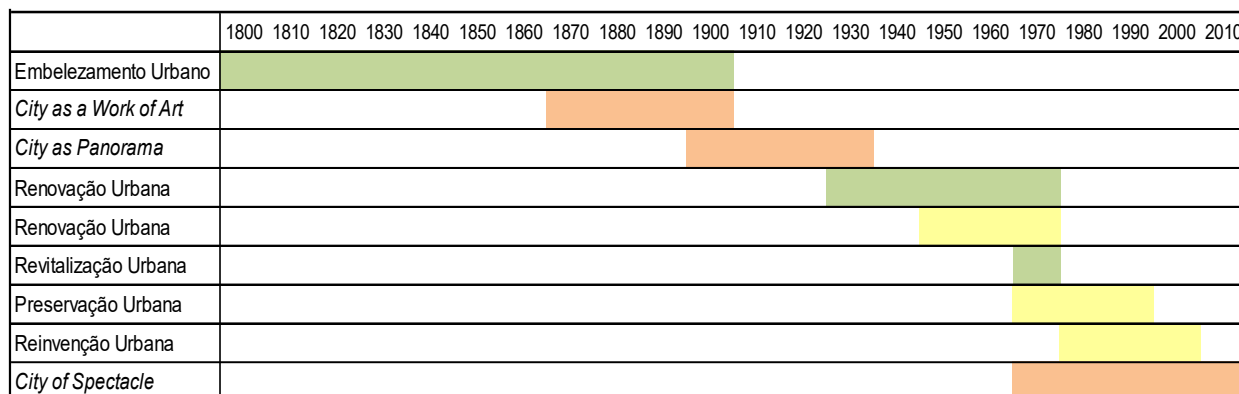
A partir da fundamentação teórica supramencionada, a dissertação prossegue em abordagens cuja premissa é demonstrar como as necessidades criadas pelo mercado induzem ao processo de urbanização neoliberalizada das cidades, desde fins do século XX e durante o XXI, promovendo uma competição mundial entre um conjunto de cidades quanto à atração de turistas e investimentos, ambos de natureza mundializada. Esse procedimento é, em geral, de ordem impositiva, tornando emergencial o debate crítico acerca dos processos de reestruturação urbana, de modo geral, e dos referentes às intervenções em antigas áreas portuárias brasileiras, em específico.

1.1 As mudanças das cidades à luz das intervenções urbanas (Século XIX ao XXI)

Para fins desta dissertação, adota-se a proposta de Pasquotto e Oliveira (2010), visando ao entendimento do processo de evolução das cidades em abordagem panorâmica agrupada em quatro fases: “Estética e Sanitarismo”, “Destruição Criativa”, “Revalorização dos Espaços” e “A Cidade Mercadoria” (Figura 1). Trata-se de análise pautada em três abordagens de distintos autores, a saber: Vargas e Castilho (2009), Boyer (1998) e Simões Júnior (1994).

⁵ Os termos reestruturação, recuperação, revitalização, reabilitação, reconversão, requalificação e refuncionalização são recorrentes nas políticas urbanas locais e empregados para tratar de áreas urbanas ditas degradadas, obsoletas ou ociosas. Em suma, são termos que designam o investimento do Poder Público em operações mobilizadas em parceria com o capital privado imobiliário e financeiro (CAMPOS, 2004).

Figura 1 – Classificação das intervenções segundo os períodos históricos.



LEGENDA	
[Yellow]	VARGAS E CASTILHO, 2006
[Orange]	BOYER, 1998
[Green]	SIMÕES JR, 1994

Fonte: Pasquotto e Oliveira (2010).

Observa-se que os períodos não são rigorosos nas suas delimitações nem excludentes entre si (VARGAS; CASTILHO, 2009), suas delimitações atendem ao entendimento da evolução das cidades segundo o modelo de intervenção urbana dominante em cada época. A primeira fase, denominada por Pasquotto e Oliveira (2010) de “Estética e Sanitarismo”, engloba o período chamado por Simões Júnior (1994) de “Embelezamento Urbano” e por Boyer (1998) de “Cidade como Obra de Arte”, transcorrendo ao longo do século XIX.

No início do século XIX, para reforçar a ideia de sociedade, de riqueza e de avanços científicos e tecnológicos do Estado, os planos criados baseavam-se, sobretudo, no embelezamento urbano e na ornamentação iconográfica. Essa ornamentação iconográfica era evidenciada pelos monumentos históricos, por sua vez dispostos de modo a demonstrar os atos heroicos e a glória industrial (BOYER, 1998).

Para o mesmo autor, o enaltecimento dos monumentos deve-se ainda à reestruturação da malha viária. A força da Revolução Industrial gerou ações de melhoria da malha urbana, cuja intenção era tornar as cidades mais eficientes para a produção. Boyer (1998) faz menção à evidência dos espaços cívicos nos processos de reestruturação urbana da época. Cabe ainda mencionar que Boyer (1998) cita a reforma de Paris como o modelo da “Cidade como Obra de Arte”. Esse modelo é

consenso entre os demais autores, reafirmando a atenção e o enaltecimento dos monumentos.

A segunda fase, intitulada “Destruição Criativa”, segundo Pasquotto e Oliveira (2010), engloba os períodos denominados por Boyer (1998) de “Cidade como Panorama” e por Simões Júnior (1994) e Vargas e Castilho (2009) de “Renovação Urbana”, transcorrendo a partir do início do século XX.

Quando situado na história, observa-se que esse período está marcado pelo pós-guerra e pelo movimento moderno, este último centrado nos ideais de racionalismo e funcionalismo. Por interesses econômicos e de poder, baseada no movimento moderno, a intenção era modernizar as cidades. Para isso foram feitas diversas demolições e reconstruções, o que deu origem à padronização das tipologias arquitetônicas e aos vazios urbanos (VARGAS; CASTILHO, 2009). Devido à destruição das edificações, tem-se, na época, o surgimento do discurso acerca da proteção do patrimônio histórico. Consequentemente, foram criadas as cartas e regulamentações (PASQUOTTO; OLIVEIRA, 2010). Destaque-se, entre as mais importantes, a Carta de Atenas, de 1933, que daria subsídios às ações que se seguiriam, principalmente por discorrer que nem tudo o que é passado tem por definição a perenidade. Com base nesse argumento, quando os interesses da cidade começam a ser lesados pela presença de eras passadas, deve-se procurar uma solução intermediária entre os dois pontos, reconhecem Pasquotto e Oliveira (2010).

Para Boyer (1998), a reestruturação viária e a abertura das grandes avenidas, denominadas “rua-corredor”, aliada à padronização de formas, materiais e texturas, deram espaço para a formação da “Cidade como Panorama”:

Igualmente estas vistas indiscriminadas, em sucessão rápida, passaram olho por olho do espectador; o espaço simplesmente se tornou uma série contínua de mudanças de cenas. A mobilidade no espaço, dessa forma, capacitou uma justaposição – mesmo uma colisão – de imagens disparatadas, mas sequenciais. Assim também a cidade não é mais vista desde uma estática perspectiva frontal, ou um quadro centralizado e composto, mas como uma multidimensional vista caminhante que era ela própria uma nova espacialização do tempo (BOYER, 1998, p. 41, tradução nossa).

A lógica presente na fase seguinte à de “Destruição Criativa” pressupôs, de modo geral, a valorização do centro para o comércio e a da periferia para habitação.

O processo urbano resultante, iniciado na década de 1960, denominado “gentrificação” ou “enobrecimento”, indica a expulsão da população residente das áreas centrais bem como sua substituição por camadas sociais de renda mais alta.

O terceiro momento, cunhado por Pasquotto e Oliveira (2010) de “Revalorização dos Espaços”, envolve períodos denominados por Simões Júnior (1994) de “Revitalização Urbana” e por Vargas e Castilho (2009) de “Preservação Urbana”, e transcorre a partir de meados do século XX.

Neste terceiro momento, um ponto importante a ser destacado é a valorização dos ícones urbanos por meio da preservação do patrimônio histórico e cultural e o incremento das atividades de turismo e lazer. Para Pasquotto e Oliveira (2010), o turismo incrementado pelo fascínio nostálgico ocorre com a destruição causada pela renovação urbana, sem ponto de diálogo entre o velho e o novo (PASQUOTTO; OLIVEIRA, 2010). Esse processo demanda dos administradores novas estratégias, entre as quais a de atrair novamente a população para o centro, tendo em vista que o modelo anterior consistia na moradia perto da natureza existente no subúrbio das cidades, portanto distante dos centros. Para isso, observa-se que o novo processo prevê a reformulação da imagem do centro, utilizando o patrimônio histórico e arquitetônico como força para alimentar esse processo. Para Vargas e Castilho (2009), a privatização dos espaços públicos e a parceria público-privada (PPP)⁶ mostram sua força neste momento de revitalização das áreas centrais.

Simões Júnior (1994, apud PASQUOTTO; OLIVEIRA, 2010) partilha dos conceitos de Vargas e Castilho (2009). Para o autor, esse período, do ponto de vista econômico, funcional, social e ambiental, busca uma nova vitalidade para as áreas centrais. As políticas de preservação e valorização atuam como subsidiárias para a implantação de atividades de turismo e lazer nas áreas centrais. Para Vargas e Castilho (2006), o período da preservação urbana foi embrionário no tocante às medidas de requalificação dos centros urbanos, baseadas em normas, discursos e intervenções isoladas, muitas vezes voltadas somente para a restauração de

⁶ A parceria público-privada é regulada pela Lei n.º 11.079/2004. “Compreende a ideia de que, pelo menos em tese, certos setores da sociedade que demandam investimentos de grande monta para real efetivação de políticas públicas e que na atualidade se encontram em situação de inviabilidade na ótica orçamentária estatal, sejam assumidos pela iniciativa privada, que ocupará um papel dúplice, pois, como investidora, deve perceber os lucros oriundos do investimento, ao mesmo tempo em que o desenvolvimento de sua atividade tem como fim colaborar com o Estado na tortuosa seara de satisfação do interesse público” (PAVANI; ANDRADE, 2006, p. 9).

edifícios, mas foram configurando-se como o início de uma nova era nos processos de intervenções.

A quarta e última fase, denominada “A Cidade como Mercadoria” (PASQUOTTO; OLIVEIRA, 2010), abarca períodos nomeados por Boyer (1998) de “Cidade do Espetáculo” e por Vargas e Castilho (2009) de “Reinvenção Urbana”, transcorrendo a partir do final do século XX. Em resumo, passado o momento de reconstrução das cidades destruídas pela guerra e de melhoria das questões sociais, a cidade se volta então para o mercado, sendo vista como “máquina de produzir riquezas”, na expressão de Peter Hall (2007, p. 407):

Houve um momento, no decorrer da década de 1970, em que o movimento urbanístico começou a plantar bananeira e a virar do avesso; pareceu mesmo, por vezes, durante os anos 1980, estar à beira da autodestruição. O planejamento convencional, a utilização de planos e regulamentos para guiar o uso do solo pareciam cada vez mais desacreditados. Em vez disso, o planejamento deixou de controlar o crescimento urbano e passou a encorajá-lo por todos os meios possíveis e imagináveis. Cidades, a nova mensagem soou em alto e bom som, eram máquinas de produzir riqueza; o primeiro e principal objetivo do planejamento devia ser o de azeitar a máquina. O planejador foi-se confundindo cada vez mais com seu tradicional adversário, o empreendedor; o guarda-caça transformava-se em caçador furtivo.

Nota-se, então, que a cidade se tornou efetivamente o lugar privilegiado para investimento e se consolidou como mercadoria, na qual a PPP era cada vez mais presente e sua inserção na rede global tornava-se imprescindível para a economia. Para Boyer (1998, p. 46), esse período iniciou-se anteriormente na “Cidade Panorama” do princípio do século XX, e “[...] assim proliferou na disciplinada Cidade como Panorama a cortina espelhada dos arranha-céus na qual hoje nós vemos refletida a Cidade do Espetáculo”. Ou seja, no limite, a cidade utilizou as construções do passado e preservou a história local para criar um espaço cenográfico que promovesse o desenvolvimento urbano. Desse modo, observa-se que as construções antigas foram revitalizadas e se tornaram ambientes simulados, que abrigavam espetáculos e eventos culturais com o claro intuito de vender ofertas de lazer e estilos de vida. No discurso crítico, afirma-se a evidência de que muitos locais se tornaram cenários pautados pelo capital, com a força das parcerias público-privadas, que vinham desde o período anterior.

Sabe-se que a PPP atuou com muita força nesse momento, visando atrair investimentos, fazendo com que as cidades passassem a competir umas com as outras. Invertiam-se com isso os valores do planejamento urbano, no qual o *marketing* urbano tomava o lugar desse planejamento e as cidades passavam a ser tratadas como bens de consumo e de produção de riquezas. Nesse contexto, o *marketing* urbano trouxe consigo o desenvolvimento de cenários e a tematização das paisagens, com projetos de arquitetura monumentais e globais, desenvolvidos pelos denominados profissionais-grife. Para a criação desses cenários ocorre, na maioria das vezes, a expulsão voluntária ou involuntária da população local como justificativa de sustentabilidade econômica dos projetos. Nesse sentido, Vargas e Castilho (2006) apontam que, enquanto nas áreas centrais a questão da preservação histórica se mantém, a busca pelo novo e pelo inusitado ganha destaque. A partir desse momento, as ações não se restringem somente aos centros urbanos (PASQUOTTO; OLIVEIRA, 2010).

As alterações pelas quais as cidades passam, conforme se buscou demonstrar esquematicamente, trazem consigo diversas consequências, que podem ser apreendidas no texto de Muñoz (2008, p. 7, tradução nossa):

A urbanização contemporânea se caracteriza cada vez mais por uma homogeneização da paisagem urbana, alimentada em parte pelo fato de que as cidades estão passando a ser economias de serviços avançados, desde o forte crescimento dos serviços profissionais até o turismo global e o redescobrimiento do setor cultural. Contudo, essa ideia comum da homogeneização do espaço urbano econômico não leva em consideração um ponto crucial. Esquece, ou confunde, a diversidade de trajetórias econômicas mediante as quais as cidades e regiões são orientadas para economias de serviço e os que existem, mesmo quando os resultados visuais finais podem parecer semelhantes. Essa análise superficial, baseada na constatação da existência das paisagens homogeneizadas, facilmente leva a uma conclusão possivelmente falsa: que as paisagens visualmente similares surgem da convergência econômica porque supostamente todas as economias de serviços são mais ou menos iguais. Na realidade, essas paisagens homogeneizadas podem ser função da convergência das práticas arquitetônicas e urbanísticas, mais do que o resultado das economias⁷.

⁷ “La urbanización contemporánea se caracteriza cada vez más por una homogeneización del paisaje urbano, alimentada en parte por el hecho de que las ciudades están pasando a ser economías de servicios avanzados; desde el fuerte crecimiento de los servicios profesionales hasta el turismo global y el redescubrimiento del sector cultural. Sin embargo, esta idea común de la homogeneización del espacio económico urbano no tiene en consideración un punto crucial. Olvida, o confunde, la diversidad de trayectorias económicas mediante las cuales las ciudades y regiones se orientan hacia esas economías de servicios y que existen aun cuando los resultados visuales finales puedan parecer similares. Ese análisis superficial, basado en la constatación de la existencia de paisajes homogeneizados, fácilmente lleva a una conclusión posiblemente falsa: que los paisajes

Esse sequenciamento culmina na ideia de cidade espetacular, em que a intenção é manter uma cidade padronizada, ou ainda, uma cidade cenário, montada para atrair turistas e investidores. Para Debord (1997), esse momento insere-se no conceito de “sociedade do espetáculo”, no qual cultura, urbanismo e *marketing* atuam sobre pontos isolados da cidade fragmentada, criando signos para venda desses locais, conforme texto do autor:

A própria separação faz parte da unidade do mundo, da práxis social global que se cindiu em realidade e imagem. A prática social, diante da qual surge o espetáculo autônomo, é também a totalidade real que contém o espetáculo. Mas a cisão nesta totalidade mutila-a ao ponto de apresentar o espetáculo como sua finalidade. A linguagem do espetáculo é constituída por *signos* da produção reinante, que são ao mesmo tempo o princípio e a finalidade última da produção (DEBORD, 1997, p. 15).

É visível que o alargamento do conceito de patrimônio ajudou na composição dos cenários mencionados por Debord, tendo em vista que os cenários patrimoniais conferem maior legitimidade à cena cultural. Nesse contexto, uma pergunta se impõe: Estamos caminhando para uma cidade museal, uma cidade petrificada, que tem a obrigação de se manter cenário para atrair o turista em detrimento da vida social, do acontecimento cotidiano e da história contada por seu morador?

1.2 A cidade museal: entre a memória e o turismo

Conforme visto anteriormente, pode-se afirmar que a cidade é um organismo vivo em contínua modificação. Ainda estamos vivendo o período da “Cidade Mercadoria” e com ela todo o processo de mercantilização e culturalização (ARANTES, 2000) das cidades. Entretanto, nas últimas décadas, esse processo de culturalização vem-se acentuando, e as intervenções tendem a uma espetacularização urbana, que, por diversas vezes, com o intuito de se inserir na rede global das cidades turísticas, se iniciam com uma patrimonialização das próprias cidades (JACQUES, 2005).

visualmente similares surgen de la convergencia económica porque supuestamente todas las economías de servicios son más o menos iguales. En realidad, esos paisajes homogeneizados pueden ser función de la convergencia de las prácticas arquitectónicas y urbanísticas, más que el resultado de economías similares” Muñoz (2008, p. 7).

Jeudy (2005a) identifica que essa tendência de conservação patrimonial se dá principalmente por meio da reconstituição dos centros históricos e teve seu início na década de 1950, na Europa. Mas, logo após, o conceito de conservação se difundiu por outras partes do mundo, que passaram a preservar seus bens com base nas cartas e recomendações sobre patrimônio. As cartas e recomendações demonstravam cuidado com o tratamento museal dos centros históricos. A legislação previa que a restauração dos conjuntos situados nos centros históricos antigos ocorresse de forma integrada com a vida contemporânea, ou seja, recomendava-se não privar esse espaço de seu uso e de seus habitantes (ZANIRATO, 2007).

Em nome da patrimonialização, as cidades passaram a sofrer *liftings* para atender aos cuidados patrimoniais. Com isso, o risco de se petrificar, de se tornar um museu de si mesma, foi agravado (JEUDY, 2005a). Na evolução demonstrada anteriormente, foi possível notar que o centro histórico sempre esteve em primeiro plano nos processos de reestruturação e mudança das cidades, tendo em vista que os monumentos históricos, em sua grande maioria, estão situados nesses locais. No processo de patrimonialização das cidades, o centro é, portanto, posicionado como uma vitrine, projetando a imagem pública da cidade, nacional ou internacionalmente.

Para Jeudy (2005a), o perigo do processo de conservação patrimonial deve-se à transformação das cidades, que as faz cada vez mais parecidas, em função da instituição de um tipo de padrão de centro histórico, onde tudo é refeito da mesma forma em qualquer cidade do mundo.

Cabe destacar o dito de Jacques (2005) sobre a posição dominante das cidades brasileiras quanto à preservação de seu patrimônio urbano. A autora utiliza dois exemplos extremos: as cidades japonesas e as cidades europeias. Se, por um lado, para os japoneses a questão do patrimônio não tem tanta importância, uma vez que as tradições ancestrais se mantêm vivas no cotidiano da população, por outro lado, nas cidades europeias ocorre o oposto, há uma museificação dessas cidades, que chegam a ser consideradas cidades mortas (JACQUES, 2005). Nesse sentido, prosseguindo com Jacques (2005), os projetos de revitalização urbana de caráter patrimonial realizados no Brasil vêm-se multiplicando em diversas cidades e a maior parte deles repete a receita de patrimonialização, estetização,

espetacularização, padronização dos espaços, passando pela gentrificação, sem questionamentos críticos desses modelos, predominantemente de matriz estrangeira.

Um dos princípios críticos acerca desses modelos, nos termos de Jacques (2005), reside em considerar o patrimônio cultural urbano como resultante da acumulação de esforços de gerações na formação de uma sociedade, que é constituída pelas heranças das maneiras de viver e de se relacionar com o ambiente que a cerca. A formação das cidades se dá ao longo dos séculos, e cada geração reinventa o seu meio e reinterpreta antigos signos, que continuam em constante transformação. Tendo em vista a importância fundamental das pessoas na formação das cidades, é necessário entender que, ao preservar a cidade, a revalorização de monumentos não pode ser mais importante do que as pessoas que nela habitam, conclui a mesma autora (JACQUES, 2005).

Ainda conforme Jeudy (2005a), na intenção de revitalização do centro ocorre processo contrário, o de sua morte, uma vez que, expulsos os moradores, eles levam consigo o aspecto vivo do local. Tal como posto por Bastos (2006, p. 52-53), “[...] o morador reconhece o patrimônio da cidade na medida em que este alcança o status de um lugar de memória, de pertença, compõe sua história e integra sua cultura: monumentos, edificações, logradouros que abrigam feiras, festas e encontros cotidianos”.

Constata-se, portanto, com a frequente homogeneização dos locais e das cidades, a perda significativa da singularidade cultural, agravada pela saída da população que leva as dinâmicas sociais consigo:

A paralisia econômica e social dos centros históricos é quase inevitável. [...] o engarrafamento do trânsito e o acúmulo de automóveis estacionados estão em contradição com as antigas estruturas; o processo de abandono, sobretudo por parte das gerações jovens, é rápido [...]. A substituição das velhas classes populares e pequeno-burguesas por novas classes ricas provoca verdadeiras falsificações, não só porque os edifícios são geralmente esvaziados, reduzidos a simples fachada, reestruturados em seu interior, mas também porque as próprias classes originais constituem um bem cultural que deveria ser protegido (ARGAN, 2005, p. 79-80, apud CARVALHO; SIMÕES, 2011, p. 22).

Prever novos usos locais, utilizando, revitalizando o patrimônio existente e inserindo ações pontuais voltadas para o turismo, quando feito de maneira cuidadosa, visando manter o morador e inserindo-o no processo, pode contribuir

para a revitalização dos espaços, uma vez que suas memórias vão conferindo vida aos locais revitalizados. Inserido no contexto das intervenções, o morador apropria-se do espaço e se percebe como parte do local. Assim, a inserção do turismo cultural pode ter um impacto positivo e de atração de visibilidade e de recursos para o local, desde que se insira o morador ativamente nessas intervenções. Acredita-se, portanto, na força do morador na manutenção de suas tradições e na condução do projeto de revitalização como um processo dinâmico, singular e não petrificado.

O cuidado de não cenarização e não petrificação dos locais do turismo patrimonial deve existir para que as manifestações populares, os valores e tradições locais não sejam descaracterizados, na perspectiva de atender restritamente ao consumo visual e estético dos visitantes. Para Jeudy (1990), uma vez que a memória coletiva passa a ser considerada como componente do patrimônio regional e transformada em objeto de museu, há o risco de que ela seja anulada. Para o mesmo autor, “[...] as rupturas entre memória e o patrimônio não são, portanto, os sintomas de uma dessacralização da conservação, mas anunciam, ao contrário, margens de manobra relativas a uma finalidade museográfica” (JEUDY, 1990, p. 12).

Em acordo com Polack, reafirma-se, portanto, que todos os processos de revitalização devem ter em mente a memória, visto que ela é o elemento que compõe o sentimento de identidade, de coerência e de continuidade de um ser ou um grupo em sua reconstrução em si (POLACK, 1992, apud ARAGÃO; MACEDO, 2011). Ainda em concordância com Jeudy, afirma-se que a manutenção dos moradores e de suas memórias se faz necessária para o reconhecimento do patrimônio, que só pode ser originado quando a sociedade se vir no espelho de si mesma e se identificar com seus locais, objetos e monumentos, enfim, com sua cultura (JEUDY, 1990).

1.3 Intervenções urbanas em áreas de frente de água

Pode-se postular que qualquer tipo de intervenção deve considerar o morador e seus anseios, conforme exposto no item anterior desta dissertação. A fim de não ser nefasta à população local, toda intervenção urbanística deve explorar as

dinâmicas socioculturais existentes e pautar-se necessariamente em estudos urbanos, cujo campo temático seja multidisciplinar. Esses enfoques são de extrema importância quando se trata de intervenções em cidades, neste caso as situadas em áreas de frente de água.

A continuidade da elucidação dessa problemática, bem como o estudo específico sobre a relação entre a cidade e sua faixa de água, a partir de modelos evolutivos relativos às mudanças entre a cidade e o porto, integram as abordagens seguintes, visando subsidiar os capítulos subsequentes desta dissertação.

1.3.1. Os modelos de evolução da relação da cidade com o porto

Analisar a relação e a evolução entre as dinâmicas de produção do espaço urbano nas cidades portuárias exige esforço tanto de interpretação das particularidades da cidade, quanto da evolução do transporte marítimo, perpassando as peculiaridades do mercado global e sua influência nas formas de articulação do planejamento das cidades.

O crescimento das áreas sem uso ou em obsolescência das frentes de água está diretamente ligado às modificações por que passaram as instalações portuárias. Trata-se de um processo que vem ocorrendo desde meados do século XX, com início nos anos de 1950, nos Estados Unidos, e entre as décadas de 1960 e 1970, no resto do mundo (HALL, 1993). Esse processo está ligado à crise econômica que ocorreu na década de 1970 que acarretou a falência do modelo “fordista”⁸ e o surgimento do Estado Neoliberal, iniciando assim um processo de globalização, que rompeu as barreiras geográficas e tecnológicas (PORTAS, 1998). Além das mudanças econômicas e do rearranjo dos espaços produtivos, os avanços tecnológicos também contribuíram para a modificação dos portos, assim como novos métodos de movimentação de carga e de meios de transporte e a containerização modificaram tanto a maneira como a carga é movimentada quanto o modo como é armazenada.

⁸ Esse modelo econômico caracterizava-se pela produção e consumo massificado (PORTAS, 1998).

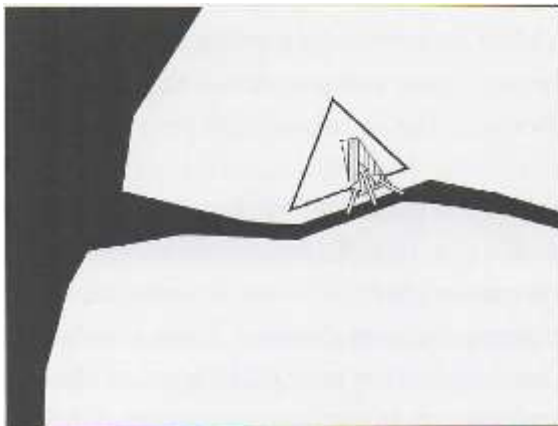
Para Meyer (1999), a cidade moderna do contexto europeu surgiu da economia moderna, entretanto, o termo “tempos modernos” não denota um tempo contínuo, mas, sim, uma sucessão de fases. Para o mesmo autor, a teoria desenvolvida pelo economista Kondratieff, conhecida como *long wave theory*, faz o paralelo entre as atividades portuárias e a economia mundial, demonstrando esse desenrolar temporal que se inicia no século XIX e finaliza no século XXI (SÁNCHEZ, 2003). Elencam-se a seguir as cinco fases (MEYER, 1999):

- 1782-1845 – *revolução energética*: surgem novas cidades e com elas a liberalização das funções econômicas;
- 1846-1892 – *era infraestrutural*: estruturas urbanas em desenvolvimento e evolução são absorvidas dentro de sistemas urbanos na escala regional e nacional;
- 1893-1948 – *aumento da mobilidade, uso do automóvel*: o reforço e a concentração das atividades econômicas funcionam como base para a formação dos grandes distritos metropolitanos;
- 1949- 998 – *globalização e internacionalização da indústria*: ocorre o aumento do setor terciário;
- 1999-2048 – *aumento da qualidade e entrelaçamento de redes*: atribui-se maior importância às estruturas em rede na era da informação.

As fases elaboradas por Kondratieff têm ligação direta com a relação cidade-porto e podem ser verificadas por meio da associação das fases com o desenvolvimento dos portos, esquematizadas nas Figuras 2 a 5. Na segunda fase (Figura 3), com o surgimento dos portos de trânsito, o porto passou a ser um elo na cadeia de transporte, o que trouxe como consequência a necessidade de uma organização mais linear do espaço portuário e, assim, o deslocamento do porto de dentro para fora (MEYER, 1999). Na terceira fase, o autor afirma que o aumento da mobilidade foi fator determinante para a evolução de portos de trânsito para complexos industriais. Com isso, as escalas de produção e processamento aumentaram, os complexos foram afastando-se cada vez mais e as cidades portuárias tiveram a função de armazenamento do porto nas áreas centrais reduzidas ou, em alguns casos, eliminadas. As duas últimas fases trouxeram

consigo uma forte hierarquização da rede portuária, o que acarretou o surgimento dos *mainports*, que têm importância em escala continental na distribuição de mercadorias. Com isso, outra mudança territorial ocorreu, saindo da forma linear presente nos portos em trânsito para a fragmentação das suas instalações, com vários núcleos especializados que funcionam como uma rede. Assim, cidade e porto passaram por uma forte mudança na sua forma, com núcleos centrais distintos e especializados (MEYER, 1999).

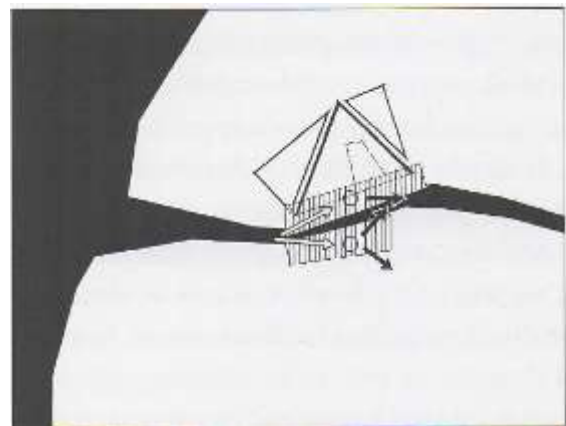
Figura 2 - *Entrepot port**.



Fonte: Meyer (1999).

(*) Porto inserido em uma cidade fechada, na qual os bens são armazenados e comercializados. Ocorre na metade do século XIX.

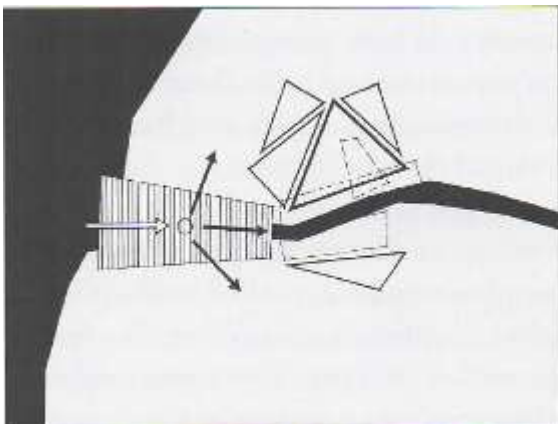
Figura 3 – *Transit port**.



Fonte: Meyer (1999).

(*) Porto situado ao longo de uma cidade aberta, com o fluxo de produtos circulando através dela. Ocorre no final do século XIX, marcando o início da divisão entre porto e cidade.

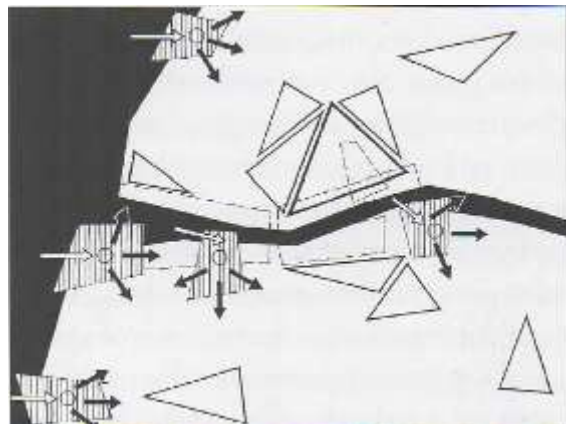
Figura 4 – Porto Industrial*.



Fonte: Meyer (1999).

(*) Porto ao lado da cidade, ambos funcionando de forma autônoma. Ocorre a partir da metade do século XX, quando as mercadorias passam a ser processadas na área portuária.

Figura 5 – *Distribution port e network city**.



Fonte: Meyer (1999).

(*) O porto é redescoberto pela cidade como parte da paisagem urbana e a cidade é redescoberta pelo porto como um centro nervoso em potencial para organização logística e telecomunicações.

Nota-se que a mudança nas funções territoriais das áreas portuárias impacta a cidade, modificando seu território e criando os denominados espaços vazios nas frentes de água. Essas áreas, antes ligadas diretamente ao centro urbano, contam em sua maioria com um passado industrial e uma localização estratégica na paisagem urbana, configurando-se como espaços importantes nos projetos de revitalização desses locais (SÁNCHEZ, 2003), os mencionados projetos do tipo *waterfronts*.

Além de Meyer (1999), cabe mencionar estudos anteriores sobre a relação cidade-porto, em literatura especializada, dentre os quais se destacam os modelos *Anyport*, de James Bird (1963), e a evolução da interface cidade-porto, de Brian Hoyle (1988)⁹.

1.3.2. As reconfigurações urbanas e os diferentes projetos de waterfronts

Mediante os recentes processos de globalização da economia e o avanço das tecnologias de informação e transporte, os portos passaram por profundas modificações, afetando conseqüentemente a dinâmica da cidade e sua hinterlândia. Essas modificações indicam que, em alguns momentos da história da cidade, o porto era visto como fator vital para a economia urbana e, em outros casos, como entrave para a qualidade de vida e para a expansão da cidade, devido à sua localização, conforme podemos observar no Quadro 1.

⁹ Hoyle terá sua abordagem retomada no Capítulo 4 da dissertação.

Quadro 1 – Tendências e desenvolvimento na interface porto-cidade.



Fonte: Meyer (1999).

Nota: Tradução nossa.

Durante muitos anos, os portos demandaram vasta área central das cidades. Ao seu redor, foram instaladas infraestruturas urbanas e industriais, que continham elementos atuando como desconectores do morador e do usuário desses locais com

as frentes de água. Entretanto, a história da evolução das cidades e dos portos colocou tais locais em uma nova realidade, contrária à anterior, na qual os portos deixaram as áreas centrais da cidade, que passaram a ser reconhecidas como espaços potenciais a serem reconvertidos e reabilitados¹⁰.

No contexto de mudança das dinâmicas de reestruturação urbana, tal como discutido em capítulo anterior, a promoção de reintegração desses espaços vazios com a cidade gerou projetos urbanísticos específicos (do tipo *waterfronts*), iniciados nos Estados Unidos em 1960, nas cidades de Boston e Baltimore, posteriormente espalhados pelo país e também pelos países da Europa. Sabe-se que diversos projetos de revitalização de *waterfronts* foram realizados em todo o mundo com inúmeros elementos em comum. Com base nas classificações feitas por Norcliff, Bassett e Hoare (1996) e Breen e Rigby (1996), esses projetos podem ser pautados em quatro diretrizes: Comércio e Serviços, Moradia, Entretenimento e Cultura e Patrimônio. As diretrizes citadas não são excludentes, ao contrário, elas são complementares e se apresentam em quase todos os projetos de *waterfront* que visam à revitalização das áreas de frente de água, tanto de forma direta, quando são contempladas nos planos e projetos, quanto de forma indireta, quando são atraídas por essas novas estruturas.

A partir das categorias acima, pode-se iniciar o questionamento sobre quem são os beneficiados das transformações socioespaciais contidas nesse tipo de empreendimento: Seriam os habitantes e o sentimento de pertencimento, ou o mercado imobiliário e a urbanização (ESTEVES JÚNIOR; NUNES; PASSOS, 2014). Como exemplo ilustrativo de projetos que fomentam essa discussão, citam-se ao menos dois deles, que, apesar de implementados em continentes diferentes, apresentam muitas semelhanças: o *Canary Warf*, em Londres (Figura 6), e o *Battery Park*, em Manhattan (Figura 7). Ambos incluem a criação de escritório, moradia, comércio, hotéis e outros serviços.

¹⁰ Os espaços que passaram por atividade industrial pesada, com consequentes impactos ambientais, eram conhecidos como *brownfield*, termo cunhado nos Estados Unidos, em 1992, oriundo de pesquisa feita pela *Northeast Midwest Congressional Coalition*, com intuito de dar uso a esse tipo de espaço (SÁNCHEZ, 2003).

Figura 6 – Vista dos edifícios comerciais de *Canary Warf**.



Fonte: Disponível em <http://www.girlinlondon.com/london-neighbourhood-guides-canary-wharf/>.

(*) Os edifícios ocupam importante área comercial da cidade de Londres e abrigam a sede de agências do mercado financeiro, empresas de entretenimento, sede de jornais, shoppings, entre outros.

Figura 7 – Vista aérea do *Battery Park* – Manhattan, EUA.



Fonte: Disponível em <http://www.boomsbeat.com/articles/1880/20140331/the-most-beautiful-park-in-south-side-manhattan-battery-park-photos.htm>.

A expansão dos serviços, característica da era pós-fordista, constitui-se em parte fundamental na configuração do *waterfront* (NORCLIFF, BASSETT; HOARE,

1996). Do mesmo modo, a ocupação de terrenos com prédios de escritórios e centros comerciais é tema recorrente dos projetos. Para os autores, ao se incluírem locais para escritórios nos projetos, nova demanda por serviços é criada, em atendimento aos trabalhadores desses locais, a exemplo de restaurantes, lojas de conveniência, bares, entre outros. Contudo, o suposto aumento da taxa de emprego e a melhora da qualidade de vida ocasionada pelos novos centros de negócio foram questionados por diversos autores em literatura especializada. Destacam-se os estudos de Nobre (2000), ao se utilizar do exemplo da *Docklands*, de Londres, para suscitar o outro lado da questão, ou seja, o ponto de vista do desemprego, da elitização do espaço e dos tipos de investimento realizados no local.

Entre outros motivos, para Nobre (2000), a suposta demanda de criação de novos empregos, apontada pela iniciativa privada e pelo Poder Público como justificativa para a implantação do projeto de revitalização da *Docklands* londrinas apresentou-se de forma diferente na realidade. Para o autor, a baixa qualificação da mão de obra local acarretou, de fato, o aumento no desemprego, considerando que os empregos disponíveis passaram a requerer mão de obra altamente especializada, não incorporando a da população local.

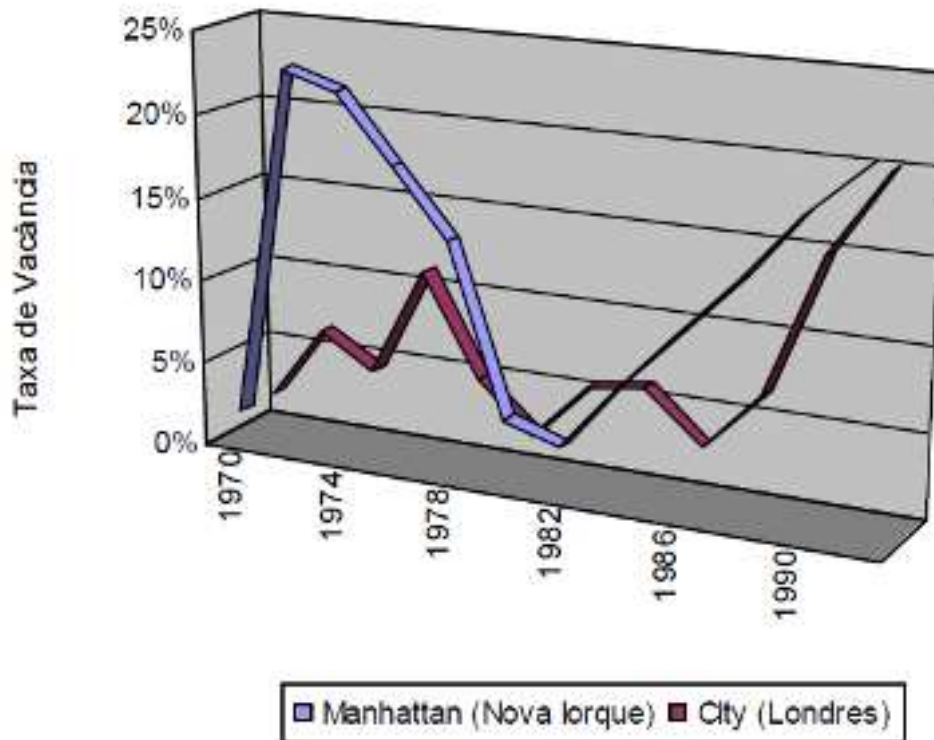
De acordo com o mesmo autor, o mercado imobiliário exerce forte poder sobre o desenvolvimento ou não de uma determinada área. Portanto, as determinações do mercado na produção do espaço terminam por gerar ambientes propícios a novas atividades econômicas e classes sociais, ou à sua decadência, caso essas atividades se encerrem, ocasionando declínio econômico e migração (NOBRE, 2009). Ainda, nos termos de Nobre (2000), o poder de produção de espaços deu um passo adiante, e o mercado, a partir da década de 1980, visando à sua expansão, passou a criar demandas artificiais:

[...] a expansão do mercado imobiliário nessa década ocorreu através da criação artificial de demanda, pois os edifícios foram construídos por razões financeiras (maiores taxas de retorno), e não por necessidades reais do mercado, levando à desvalorização do estoque construído e ao crescimento das taxas de vacância de antigos edifícios (NOBRE, 2000, p. 126).

Para corroborar tal afirmação, o autor utiliza como exemplo a variação das taxas de vacância dos edifícios comerciais de Londres e Nova Iorque, identificando

que, durante o *boom financeiro*, o mercado imobiliário das duas cidades apresentou taxa de vacância entre 5 e 10% do total do estoque (gráfico 1).

Gráfico 1 – Evolução das taxas de vacância em imóveis de escritórios em Manhattan e Londres.



Fonte: Gordon (1997, apud NOBRE, 2000).

Outra demanda decorrente da expansão do número de escritórios adveio de mais moradias para atendimento à nova elite de moradores e trabalhadores da área bem como a um novo público interessado na conversão e transformação dos armazéns e das construções históricas em residências. Assim como os demais autores, Nobre (2000) identifica, no caso de Manhattan, a ocorrência do processo de gentrificação e utiliza o ocorrido no bairro Soho, em Nova Iorque, para exemplificação desse fenômeno.

Empregados e profissionais do colarinho branco (escritórios) do setor pós-industrial procuram áreas residenciais e no processo transformam bairros inteiros com novos gostos, hábitos e poder de compra. Sótãos de fábricas (*lofts*) são convertidos em apartamentos da moda; armazéns são reformados e divididos em condomínios para serem vendidos num mercado valorizado; uma nova onda de especulação tem ocorrido nas casas geminadas de “*brownstone*” (pedras marrons) e “*graystone*” (pedras cinzas) do século XIX; lojas simples foram refeitas em butiques caras (SAVITCH, 1988, p. 48, apud NOBRE, 2000, p. 124).

A ocorrência visível da valorização imobiliária causada pela elitização dessas áreas e os dados acerca da evolução dos preços dos imóveis na área da *Docklands* exemplificam que, “[...] entre 1984 e 1987, o valor de um apartamento de dois dormitórios no município de Tower Hamlets, historicamente de classe operária, valorizou-se cinco vezes, passando de £40.000 para £200.000” (NOBRE, 2000, p. 124).

Em relação a moradia, a elitização é ainda mais visível, tendo em vista que uma das características importantes da moradia para a cultura pós-moderna reside na exclusividade, no privilégio de ocupar um nicho de consumo disponível para poucos (NORCLIFF, BASSETT; HOARE, 1996). Conforme posto, o requisito da exclusividade pode ser preenchido pela dita “nova área” da cidade. É notório que esse tipo de moradia suscita questões referentes, sobretudo, à noção de público e privado. O desejo de morar próximo da água é antigo, lembram Breen e Rigby (1996), mas, enquanto a residência é particular, os rios, lagos, costas e canais são espaços públicos. Essa dualidade causa enorme tensão, afirmam os autores, considerando que o público deseja estar perto da água e os proprietários desejam privacidade e segurança (BREEN; RIGBY, 1996). A maior parte das revitalizações prevê projetos de moradia para a classe mais alta da população, em atendimento à demanda por exclusividade de certo nicho de mercado. Em alguns poucos casos há a inclusão de habitação social em projetos de *waterfront* (PINDER; HOYLE, 1992, apud NORCLIFF, BASSETT; HOARE, 1996), contudo o recorrente é a exclusão da classe mais pobre da população da maioria dos projetos, conforme enfatiza citação a seguir:

Este processo implica a desindustrialização de áreas urbanas e zonas de docas que se tornam gentrificadas por membros da nova classe média e são desenvolvidas como locais de turismo e consumo cultural. Ao mesmo tempo a classe operária ou pobre, que anteriormente residia nessas áreas, é movida para fora ou empurrada para outros enclaves (FEATHERSTONE, 1991, p. 107, apud NORCLIFF, BASSETT; HOARE, 1996, p. 131, tradução nossa)¹¹.

¹¹ “*This process entails the deindustrialisation of inner city areas and docklands which become gentrified by members of the new middle class and developed as sites of tourism and cultural consumption. At the same time the working class or poor who previously resided in these areas are moved out or driven into other enclaves*” (FEATHERSTONE, 1991, p. 107, apud NORCLIFF, BASSETT; HOARE, 1996, p. 131).

A despeito da urgência no aumento da oferta de habitação popular nas grandes cidades do mundo, constata-se, facilmente, que os empreendedores imobiliários se mostram interessados em grandes projetos imobiliários de retorno altíssimo, retorno financeiro. Nobre (2000) ilustra essa situação ao retomar o exemplo de Londres, informando que, enquanto a demanda por habitação popular para locação era enorme, o projeto priorizou a construção de moradia para venda, chegando a 85% do total¹².

Tradicionalmente, os projetos de *waterfronts* exercem fascínio devido às localizações centrais e estratégicas da cidade. Além disso, contêm instalações portuárias com características relevantes por sua participação na história de formação da cidade e sua concentração no patrimônio cultural e arquitetônico do lugar. A recuperação ou não das infraestruturas existentes apresenta diferentes enfoques ao longo dos anos, contudo, em sua maioria prevalece a visão de cidade mercadoria, anteriormente discutida. Elementos como memoriais, cenários para a arquitetura religiosa, arte pública e grandes instalações bem como construções culturais são vastamente utilizados nos projetos de *waterfront* (BREEN; RIGBY, 1996) e diversas vezes se apresentam desconectados do seu local de inserção, com custos de instalação altíssimos. Os custos dessas implantações são, em muitos casos, absorvidos pela iniciativa privada, patrocinada pelo mercado imobiliário e pela indústria da cultura e do turismo, objetivando a projeção da cidade e a circulação de visitantes, que trarão o lucro pretendido, sobretudo ao setor do turismo internacional (ESTEVES JÚNIOR; NUNES; PASSOS, 2014).¹³

Outro ponto em comum, há tempos identificado entre as intervenções mencionadas, é a presença de arquitetura de ateliês de renome internacional, a exemplo do *master plan* de *Canary Warf*, projeto do escritório SOM; o *master plan* de *Hafencity*, do escritório OMA; e as intervenções realizadas em Gênova, do renomado arquiteto Renzo Piano (SÁNCHEZ, 2003). A denominada arquitetura de

¹² Ainda como exemplo de projetos que incluem moradia citam-se, entre outros: *Harbor Place*, em Baltimore, Estados Unidos; o projeto *Queens Quay*, em Toronto, Canadá, que compreende a reconversão das refinarias de açúcar em residências; *Entrepot West*, em Amsterdam, Holanda; *Columbia Point Housing Project*, em Boston, Estados Unidos.

¹³ Grande parte das instalações subutilizadas ou abandonadas presentes nos projetos de revitalização e ações de preservação, restauração e reconversão de espaços em novos usos é reconhecida em distintos projetos, a exemplo do *Victoria & Alfred Waterfront*, na Cidade do Cabo, África do Sul, e *Puerto Madero*, em Buenos Aires, Argentina. Ambos exemplificam a reconversão de construções arquitetônicas em espaços de lazer, comércio e turismo.

grife não se baseia somente nos projetos de *master plan*; é complementada por projetos pontuais, que integram a revitalização dos espaços e que cumprem sua função de capturar o espectador. Ao surpreendê-lo, provocam sensação de refinamento no ambiente, atraem o turismo e projetam a cidade para o mundo, criando novo símbolo representativo dessa ordem de urbanização neoliberalizada¹⁴. Não há dúvidas de que o cunho altamente mercadológico das intervenções urbanas resultou, nos últimos trinta anos, em projetos que beneficiam as classes de renda mais alta em detrimento das comunidades locais.

Nota-se, portanto, que as intervenções se apresentam como terreno fértil para a inserção e reprodução indiscriminada de elementos que atuam na comercialização das cidades, na criação do imaginário propulsor do turismo e no *city marketing* das cidades nas quais se inserem, em detrimento dos anseios da população, da sua vivência urbana e das suas manifestações culturais. Diante do exposto, a dissertação prossegue, considerando os processos de reestruturação de áreas portuárias em três capitais brasileiras, Rio de Janeiro, Porto Alegre e Recife.

¹⁴ Vários são os exemplos de projetos de arquitetura cumpridores dessa função, tais como o museu Nemo de Amsterdam, de Renzo Piano; a Filarmônica de Hamburgo, de Herzog e de Meuron; o Museu Guggenheim, de Frank Gehry para Bilbao (SÁNCHEZ, 2003); o Museu do Amanhã, do espanhol Santiago Calatrava, parte do complexo cultural do Porto Maravilha no Rio de Janeiro.

2 O PROCESSO DE REESTRUTURAÇÃO DE ÁREAS PORTUÁRIAS NO BRASIL E SEU REVERSO

É possível afirmar que o texto a seguir demonstra o descompasso e as diferenças entre os chamados modelos de intervenção internacional e o que vem ocorrendo no Brasil. Confirma-se o já dito: são muitas as diferenças que não se alinham aos modelos importados.

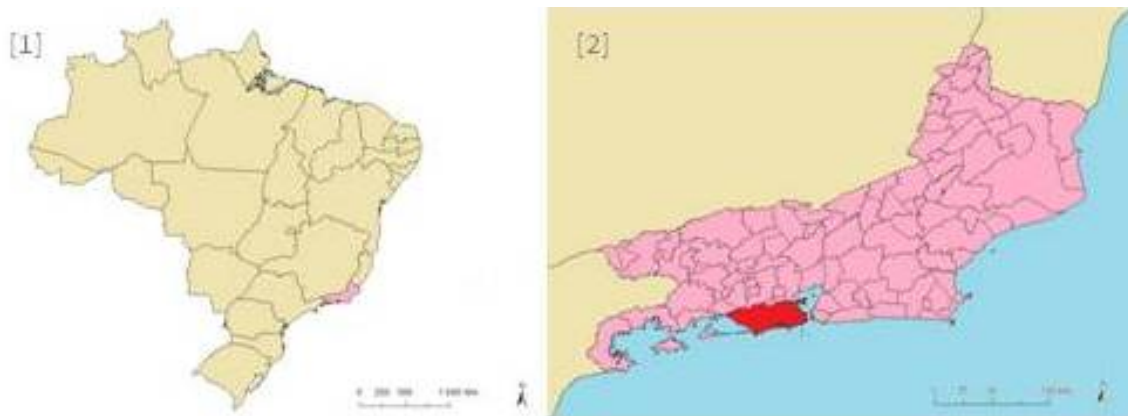
Com base na revisão bibliográfica do Capítulo 1 e para subsidiar as discussões do Capítulo 4, neste capítulo serão abordados três estudos de caso, que abrangem projetos de “revitalização” de áreas portuárias em três cidades brasileiras: Rio de Janeiro, Recife e Porto Alegre.

Dentre os possíveis critérios temáticos que norteiam o enfoque relativo às intervenções em áreas portuárias no Brasil, foram selecionados dois temas, com questões recorrentes no debate sobre os três casos elencados: a paisagem e os movimentos sociais. Esses dois critérios temáticos fundamentam as abordagens a seguir, fornecendo importantes lições para as cidades brasileiras que passam ou poderão passar por processos similares, inclusive Vitória. Diante da complexidade urbanística a que remete, cada um dos casos de reestruturação portuária abordados será circunscrito a debate urbanístico relativo ao contexto dos bairros nos quais está inserido, na tentativa de garantir enfoque voltado a suas particularidades locais.

2.1 A reestruturação portuária do Rio de Janeiro: o Projeto Porto Maravilha e os bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo

O primeiro estudo de caso selecionado para este trabalho é o Projeto Porto Maravilha, ainda em fase de implantação na cidade do Rio de Janeiro, capital do estado que recebe o mesmo nome. O projeto está inserido em região fortemente impactada pela evolução da relação cidade-porto e compreende os tradicionais bairros portuários da Saúde, Gamboa e Santo Cristo (Figuras 8 a 14).

Figura 8 – Localização da cidade do Rio de Janeiro no estado do Rio de Janeiro [2] e no Brasil [1].



Fonte: Elaborado pela autora e pelo grupo de pesquisa Nau-Ufes.

Figura 9 – Limite da área de estudos.



Fonte: Elaborado pela autora e pelo grupo de pesquisa Nau-Ufes utilizando imagem adaptada do software *Google Earth* em sua versão livre. Acesso em: 20 jun 2016.

Figura 10 – Mapa base do século XX (marrom) e aterros (cinza) realizados na área de estudo.



Fonte: RIO DE JANEIRO, 2016.

Figura 11 – Construção do cais e do aterro da Gamboa, s/d.



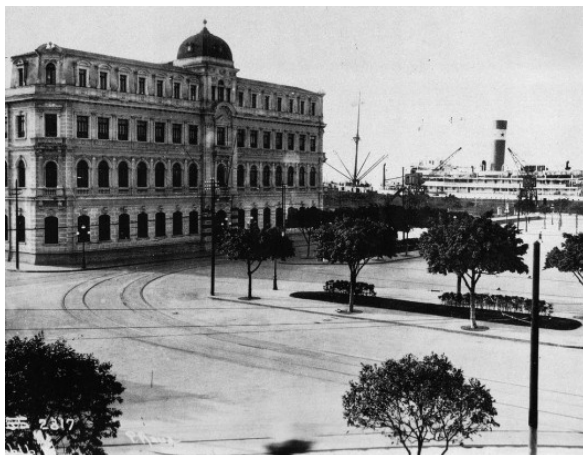
Fonte: RIAL, 2008.

Figura 12 – Vista aérea da Praça Mauá nos anos 1910.



Fonte: Disponível em http://www.vitruvius.com.br/media/images/magazines/grid_9/591bcf17c8ef_kamita01_praca_maua.jpg.

Figura 13 – Praça Mauá, tendo ao fundo o Palácio Episcopal - Anos 1920.



Fonte: Disponível em http://www.vitruvius.com.br/media/images/magazines/grid_9/82c69b6edcde_kamita02_pra_ca_maua.jpg.

Figura 14 – Navio de cruzeiro atracado na Praça Mauá, 1939.



Fonte: Disponível em http://www.vitruvius.com.br/media/images/magazines/grid_9/a1224dca4f6e_kamita04_p_raca_maua.jpg.

O projeto de intervenção original passou por modificações que não cabe descrever no contexto deste trabalho, embora a previsão inicial fosse abranger uma área de cinco milhões de metros quadrados, contemplando obras viárias e de saneamento, requalificação de espaços públicos, construção de equipamentos de cultura – o Museu do Amanhã e o Museu de Arte do Rio (MAR) –, reforma de antigos armazéns para fins culturais e comerciais, ampliação da capacidade de atracamento de transatlânticos turísticos, entre outras, que serão tratadas adiante. Entretanto, antes de abordar o projeto propriamente dito, tem-se a seguir um relato histórico sucinto sobre a área, tendo como foco a ocupação preexistente na região e suas transformações.

Situada em uma área portuária de grande importância no cenário econômico local e nacional, até o início do século XX a região abrigava vasta quantidade de estabelecimentos comerciais, industriais, armazéns, estaleiros e moinhos, além de um amplo setor de serviços e residências (ANDRADE; MONTEIRO, 2012). O setor habitacional era ocupado majoritariamente pela população de baixa renda, que residia em habitações coletivas, segundo Abreu (2006, p. 43): “[...] em 1868 cerca de 42% da população encortçada do Rio de Janeiro encontrava-se estabelecida nesta região”. O fator preponderante para a instalação da população no local devia-se à proximidade da área com o centro, portanto, próxima aos locais de trabalho,

considerando, sobretudo, que as opções de mobilidade disponíveis não eram acessíveis a grande parte da população (ANDRADE; MONTEIRO, 2012).

Essa configuração habitacional permaneceu até as primeiras décadas da República, ocasião em que se implantaram políticas públicas visando à sua erradicação, tendo como justificativa “[...] um discurso que recriminava seu aspecto ‘insalubre’ e ‘promíscuo’” (ANDRADE; MONTEIRO, 2012, p. 24). Entretanto, tal argumento pode demonstrar ocultamento das ações que defendiam a extinção dos cortiços como modo de revalorizar o centro. Andrade e Monteiro (2012) afirmam que, em decorrência do discurso que igualava a pobreza “às doenças e à bandidagem”, os habitantes dos cortiços passaram a ser vistos como “classes perigosas”. Esses termos foram utilizados como uma das justificativas para a implantação de dispositivos sociais de controle e a expulsão dessa população das áreas centrais da cidade (ANDRADE; MONTEIRO, 2012, p. 24). O impacto de tais ações na comunidade foi grande e culminou, intencionalmente, em um duplo afastamento da população, que não só era proibida de morar no local, como também tinha sua presença restringida nessa área da cidade, conforme os mesmos autores.

A tensão entre as relações socioespaciais agravou-se ao longo dos anos:

O auge destas ações viria gerar, a partir da primeira metade do século XX, a brutal segregação socioespacial, já amplamente estudada, impulsionada pela reforma urbana do prefeito Pereira Passos. Os cem anos que separam a Reforma Passos das recentes tentativas de revitalização da zona portuária carioca foram marcados por intensas transformações do tecido urbano na região. As atividades portuárias foram deslocadas, a população local diminuiu e os bairros portuários se transformaram em “ilhas” desconectadas do restante da cidade, um processo gerado pelo ideário rodoviarista que transformou esse espaço num mero corredor viário conectando os diversos pontos da região metropolitana do Rio de Janeiro (ANDRADE; MONTEIRO, 2012, p. 25).

As modificações das relações entre a cidade e o porto ocasionaram significativas transformações no tecido urbano. Além disso, a falta de investimento público e de interesse do mercado imobiliário e das classes mais altas pela região fez com que ocorresse um esvaziamento do local, tornando-o novamente um espaço de grande atração para a população de baixa renda, que vislumbrou na redução dos valores fundiários uma forma de suprir suas demandas habitacionais (ANDRADE; MONTEIRO, 2012).

Anos mais tarde, a partir da década de 1980, acompanhando a tendência internacional de “volta ao centro”, o Rio de Janeiro retornou seus interesses para a área central e criou programas que visavam reverter o processo de degradação e incentivar a proteção e recuperação do seu patrimônio arquitetônico. Nesse contexto, surgiram os projetos voltados para a revitalização da Zona Portuária. Todos tinham em comum diversos elementos presentes nos modelos de projeto de *waterfront* que vinham sendo realizados em diversas partes do mundo, visando “[...] reabilitar uma área urbana degradada próxima ao grande centro financeiro da cidade, tendo como estratégia o estímulo a programas de cunho habitacional, incrementação do comércio e do lazer” (SOARES; MOREIRA, 2007, p. 110).

Após distintas propostas no contexto das políticas públicas de urbanização, sobretudo as municipais, em 2009 foi oficializado o Projeto Porto Maravilha como plano de “revitalização” para a área portuária do Rio de Janeiro. O projeto foi alavancado após a escolha do Rio de Janeiro como cidade-sede dos Jogos Olímpicos de 2016, demandando quase três décadas para sua total implantação, com a perspectiva de que, conforme discurso oficial, cumpra sua função de atrair investimentos turísticos, comerciais e imobiliários para a região.

Orçado inicialmente em 7,8 bilhões de reais, o Porto Maravilha é fruto de uma Operação Urbana Consorciada (OUC)¹⁵ que, abrangendo um perímetro de aproximadamente 500ha, prevê a construção de cerca de 4,5 milhões de m², realizadas por meio de uma PPP firmada com o Consórcio Porto Novo, composto pelas empreiteiras Norberto Odebrecht, OAS e Carioca Engenharia (Figura 15).

¹⁵ Operação Urbana Consorciada é um instrumento de política urbana, regulamentado pela Lei Federal n.º 10.257, de 10 de julho de 2001. Caracteriza-se por um conjunto de medidas coordenadas visando requalificar uma área da cidade ou implantar infraestruturas urbanas por meio de intervenções, sendo permitido à municipalidade outorgar, de forma onerosa, direitos urbanísticos para tal empreendimento urbano (DINIZ, 2014).

Figura 15 – Planta com os novos gabaritos autorizados para a área do Porto Maravilha.



Fonte: Jornal O Globo, 03 de agosto de 2009

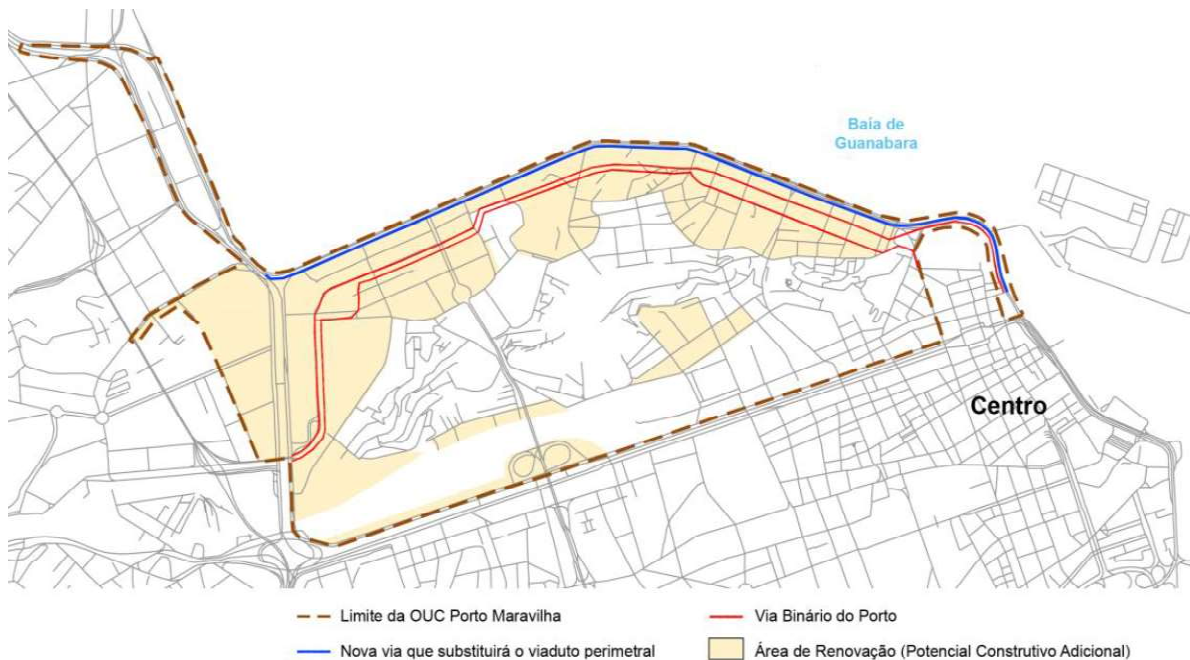
Fonte: Duarte (2014)¹⁶.

No projeto são previstas grandes obras viárias, cujas principais são duas grandes vias que atravessam a extensão da área a ser renovada, conhecidas como Binário do Porto, e uma via expressa que substituirá o viaduto da perimetral, demolido totalmente em 2014 para atender ao projeto (Figura 16 a 18)¹⁷. O Binário do Porto atinge cerca de 3,5km de extensão, sendo 1,5km em túnel. Junto com a via expressa, tem a previsão de absorver parte do fluxo de veículos anteriormente concentrado no Elevado da Perimetral (BARANDIER; MACHADO, 2014).

¹⁶ DUARTE, Cristovão. Porto Maravilha: a cidade do triste espetáculo. Palestra proferida no evento Viva Cidade, realizado em Vitória-ES, na Universidade Federal do Espírito Santo, em 2014.

¹⁷ Entre as mudanças voltadas para o transporte, realizadas pela OUC, consta também a instalação do sistema de Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), que terá uma rede de 28km, implantada em três etapas, e, segundo o Consórcio, conectará a região portuária ao centro. A primeira etapa, rodoviária – aeroporto foi inaugurada em junho de 2016.

Figura 16 – Principais intervenções viárias do projeto Porto Maravilha.



Fonte: Barandier e Machado (2014).

Figura 17 – Imploração da Perimetral – 2014.



Fonte: Disponível em <http://www.museudoamanha.org.br/portodo rio/?share=timeline-historia/15/pranchas-esquadros-e-muitos-planos-os-projetos-de-revitalizacao>.

Figura 18 – Vista da Via Binária do Porto e da Via Expressa após demolição da Perimetral – 2016.



Fonte: Rio de Janeiro (2016).

A demolição do viaduto foi controversa, recebendo muita atenção da mídia. Apesar de a proposta ter sido discutida havia tempos, o Elevado tinha importante função no sistema viário da cidade, e, para alguns, sua demolição não garantiria mudança significativa na mobilidade, tendo em vista que o novo sistema implantado

continuava privilegiando o transporte individual. Assim, a justificativa para sua demolição se restringiu ao impacto que o viaduto causava na paisagem da cidade. Para Barandier e Machado (2014), apesar de esse argumento parecer nobre, era totalmente questionável quando analisado diante dos novos índices urbanísticos que admitiam para a área edificações com até 150 metros de altura.

Se surgirem prédios dessa altura, com quase 50 andares, o que de modo algum faz parte da tradição urbanística do Rio de Janeiro, provavelmente se produzirá obstáculo ainda pior à percepção das montanhas que emolduram a área central do Rio de Janeiro e que compõem o sítio que desde 2012 faz parte da lista de patrimônio da humanidade da UNESCO, na categoria paisagem cultural. Nesse sentido, o argumento do impacto paisagístico só seria válido na escala local. E, na escala local, como o conjunto preexistente é visto como algo a ser substituído, a demolição do elevado ganhou força em detrimento do debate mais profundo sobre outras soluções possíveis (BARANDIER; MACHADO, 2014, p. 8).

Os discursos sobre o Porto Maravilha demonstram a clara intenção de inserir o Rio de Janeiro no movimento das cidades mundiais, com a utilização das características históricas, geográficas, culturais, estéticas e simbólicas do lugar e a implantação de novos usos e funções para cumprir essa missão, seguindo o exemplo de experiências internacionais (DINIZ, 2014). A sustentação em exemplos mundiais é uma constante nos projetos de *waterfront* desenvolvidos no Brasil, que os utiliza como referência para a revitalização de partes das cidades, intencionando dinamizar sua economia e captar o interesse turístico. Entretanto, trata-se de referência questionável, principalmente como tem ocorrido, aparentemente, de modo indiscriminado no caso do Porto Maravilha.

Seguindo a lógica de atração entre equipamentos culturais, o Projeto Porto Maravilha inclui dois projetos-âncora, o MAR e o Museu do Amanhã (Figuras 19 e 20), que, junto com o patrimônio local, nos termos do discurso oficial proposto, criariam um “circuito turístico”, com elementos tradicionais e inovadores, invocando a dualidade passado/modernidade que consta na tematização do projeto, com o objetivo de atrair o turismo cultural de massa.

Figura 19 – Projeto do Museu de Arte do Rio.



Fonte: Diniz (2014).

Figura 20 – Projeto do Museu do Amanhã.



Fonte: Carvalho e Simões (2011).

O MAR foi uma iniciativa da Prefeitura do Rio de Janeiro e da Fundação Roberto Marinho. Sua construção custou 79,5 milhões de reais e foi conduzida com recursos vindos dos governos federal e estadual, com patrocínio da Vale e das Organizações Globo (DINIZ, 2014). O projeto une, por meio de passarelas, dois edifícios existentes, sendo um deles o Palacete D. João VI, construído em 1916, tombado como patrimônio (Figura 21). A construção ocupa uma área de 8.500m² (PASSOS, 2014).

Figura 21 – O Museu de Artes do Rio* e o Palacete D. João VI, em primeiro plano.



Fonte: Rio de Janeiro (2016).

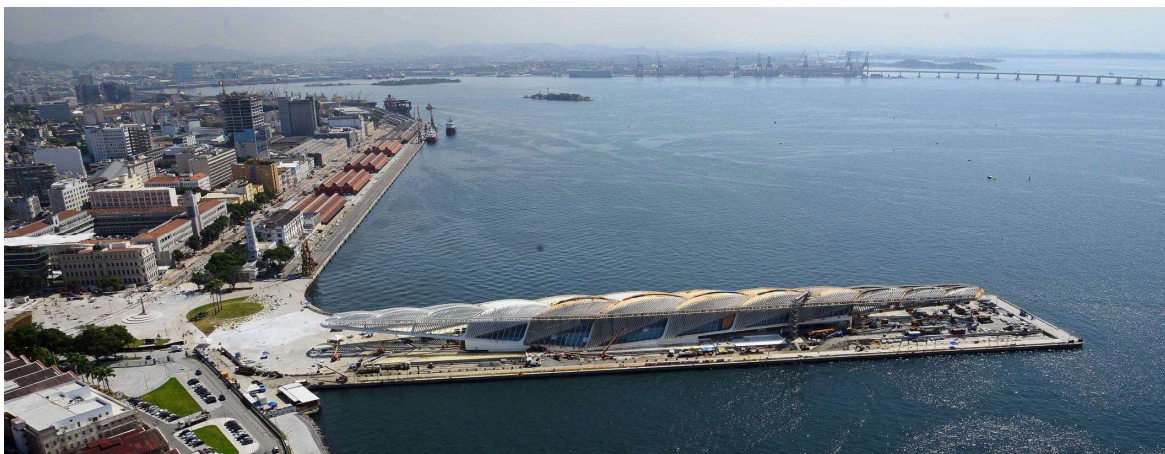
(*) O MAR foi inaugurado em 2013.

Assim como o MAR, o Museu do Amanhã também constitui uma iniciativa da Prefeitura do Rio de Janeiro e da Fundação Roberto Marinho. Foi patrocinado pelo Banco Santander e financiado pelos governos federal e estadual. Em 2010, quando apresentado, o investimento previsto era de 65 milhões de reais, mas em 2011, na inauguração das obras, esse valor saltou para 215 milhões de reais. Além disso, não seria mais custeado com recursos públicos, mas com a venda de potencial construtivo adicional¹⁸. Seu projeto arquitetônico é de autoria do arquiteto catalão Santiago Calatrava, inserido “[...] no rol dos grandes arquitetos do *star system*, atores funcionais ao modelo de ‘revitalização’ espetacular de que nos fala Otília Arantes” (PASSOS, 2014, p. 86). A espetacularização do projeto é constantemente notada nos discursos do prefeito do Rio de Janeiro e na mídia, que sempre insere o nome do arquiteto após o nome do museu, demonstrando a importância da sua

¹⁸ O potencial construtivo adicional pode ser exercido apenas de forma onerosa, por meio da aquisição de Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPACs) na Caixa Econômica Federal, que adquiriu todo o estoque previsto pela operação no leilão de CEPACs (BARANDIER; MACHADO, 2014). Os CEPACs são valores mobiliários emitidos pelo Poder Público que podem ser utilizados como meio de pagar uma contrapartida para aumentar área em uma construção ou para modificar usos e parâmetros de um terreno ou projeto.

assinatura para reforçar o fetichismo criado em torno do empreendimento, que, junto com a Cidade da Música de Christian de Portzamparc, seria mais uma arquitetura de grife da cidade (CARVALHO; SIMÕES, 2011) (Figuras 22, 23 e 24).

Figura 22 – Vista aérea do Museu do Amanhã, ainda em construção, e da Praça Mauá - 2015.



Fonte: Rio de Janeiro (2016).

Figura 23 – Acesso ao Museu do Amanhã.



Fonte: Disponível em <http://museudoamanha.org.br/pt-br/visite>.

Figura 24 – O Museu do Amanhã e a Praça Mauá em primeiro plano.



Fonte: Disponível em <http://www.viajenaviagem.com/2016/02/museu-do-amanha-sem-fila>.

Os valores envolvidos na OUC são bastante expressivos, assim como o perímetro territorial de cerca de 500ha. Barandier e Machado (2014) chamam atenção para mais um impactante número: a expectativa de construção de mais de 4,5 milhões de metros quadrados em trinta anos. Os autores comparam a escala da intervenção do Rio de Janeiro com a de outras cidades que serviram de referência, constantemente citadas pelos envolvidos no projeto, tais como *Puerto Madero* em

Buenos Aires, *Canary Wharf* em Londres, *Battery Park City* em Nova Iorque e *Paris Rive Gauche* em Paris.

No caso de Buenos Aires, o projeto de revitalização de Puerto Madero abrangeu um perímetro de 170ha e a construção de 2,25 milhões de metros quadrados entre os anos de 1992 e 2011. Os projetos do *Canary Wharf*, em Londres, e do *Battery Park*, em Nova Iorque, têm o perímetro aproximado de 40ha e cerca de 1,5 milhão de metros quadrados construído, projetos realizados entre aproximadamente vinte a trinta anos. Na renovação de Paris, o perímetro foi de 130ha, e a construção prevista foi de 2,4 milhões de metros quadrados, mas, do seu início, em 1991, até hoje, apenas 50% foram executados. No entanto, o que ali foi erguido já foi capaz de transformar a região (BARANDIER; MACHADO, 2014).

Esses dados alertam para o fato de que o Porto Maravilha tem previsão de área construída muito maior do que a dos projetos citados, demandando um prazo maior para sua implantação e exigindo mecanismos de indução de sua ocupação ao longo do tempo, para que não fique a cargo do mercado imobiliário a definição do aproveitamento do solo (BARANDIER; MACHADO, 2014). Esses impactos do mercado já podiam ser sentidos antes do início das obras, quando o metro quadrado nos arredores valorizou 300% (PASSOS, 2014). Pergunta-se, por ora, como será a corrida imobiliária ao longo dos trinta anos de sua implantação.

Diante da extensão de área construída, a Prefeitura do Rio de Janeiro prevê um aumento significativo da população da região, que saltaria de 22 mil para 100 mil habitantes em uma primeira etapa. Destaca-se que nesse número não estão previstos muitos projetos habitacionais demandados para a população de baixa renda (DINIZ, 2014). Cardoso (2013, apud DINIZ, 2014, p. 55) argumenta:

Ora tal projeção é anunciada para cem mil moradores, conforme divulgado no informativo “Porto Maravilha”, nº 2 (CDURP, julho de 2010), ora os cálculos triplicam essa previsão e anunciam um aumento esperado de aproximadamente trezentos mil moradores, conforme previsto pelo Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) da OUC do Porto do Rio. Importa observar que nenhuma das projeções parece contar com a participação significativa dos segmentos de baixa renda já residentes na área da OUC, nem com a participação futura de novos segmentos sociais de baixa renda vindos de outras localidades do Rio de Janeiro à procura de habitação de interesse social no centro da cidade.

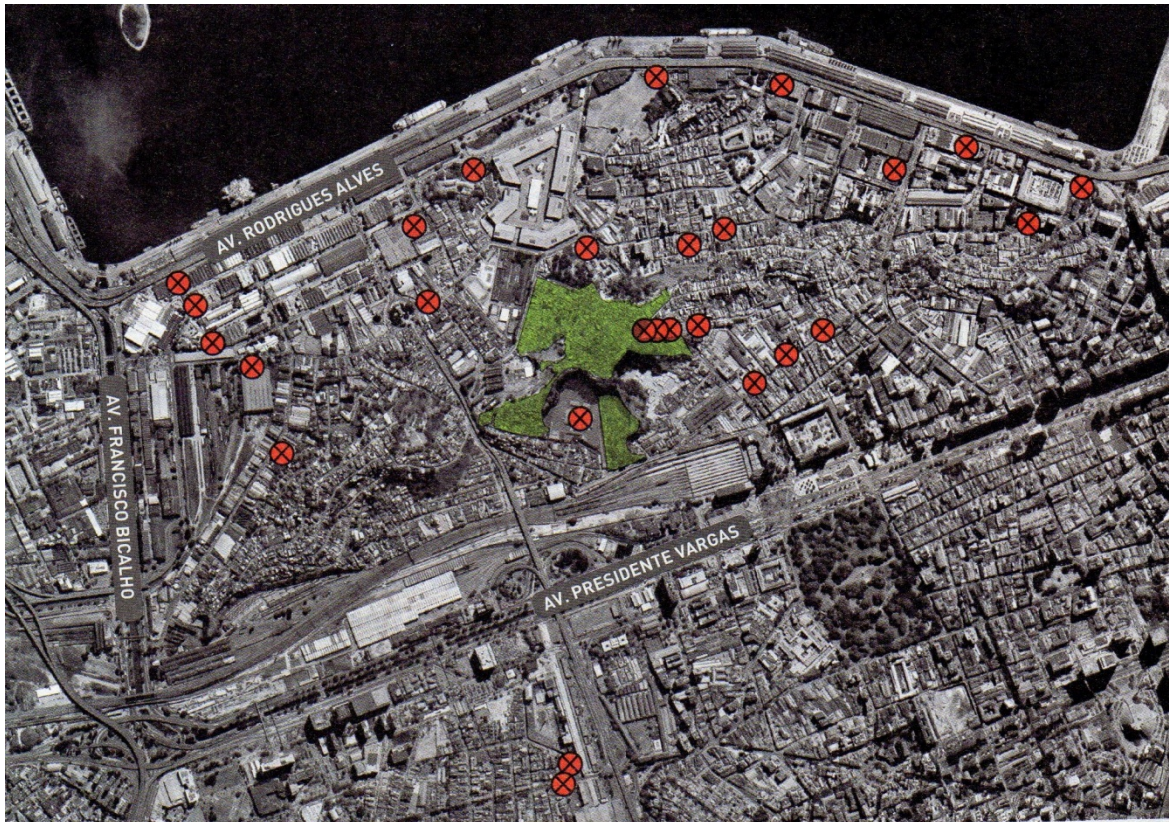
As alterações propostas para o espaço apontam para outro lado não exposto na mídia e mascarado nos discursos oficiais, as remoções, identificadas na Figura 25. Se, por um lado, a Prefeitura incentiva a vinda de novos moradores para o local, por outro lado, o Morro da Providência passa por um violento embate com o Poder Público que, em nome de uma pretensa promoção de melhores condições de habitação e mobilidade, despeja moradores de suas casas (AZEVEDO; FAULHABER, 2015; PASSOS, 2014) (Figuras 25 a 29). Ainda segundo Azevedo e Faulhaber (2015, p. 58):

Aquela que foi a primeira favela do Rio de Janeiro, inserida em um espaço de grande exposição, deve ser remodelada pela prefeitura para atender as demandas futuras, principalmente turísticas. Nesse contexto diversas casas e espaços de uso comum são retirados para dar lugar a mirantes e um teleférico que custou R\$75 milhões, bancado com a verba do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC Mobilidade Urbana) e executado também pelo consórcio Porto Novo.

O teleférico citado foi previsto inicialmente para ser implantado no terraço do MAR e seria responsável por levar os visitantes do museu ao Morro da Conceição, local que abriga edificações históricas do Período Colonial. Entretanto essa proposta foi fortemente criticada pela comunidade, que se organizou conseguindo derrubá-la (PASSOS, 2014). Contudo, a construção do teleférico não foi abandonada, foi apenas transferida para o Morro da Providência, que não teve a mesma força popular do morro vizinho e, mesmo sob fortes reações e sem sequer ser consultada, foi alvo da remoção de centenas de famílias para a instalação do equipamento (PASSOS, 2014).

A justificativa oficial do Poder Público para a remoção das famílias foi o risco ambiental e o risco de desabamento das edificações, mas são argumentos rebatidos pela comunidade, que se organizou e contratou técnicos para elaborarem contralaudos. Como já previsto pela comunidade, os laudos apontaram que seria necessário demolir um número muito menor de imóveis para garantir a condição de permanência segura dos moradores no local (AZEVEDO; FAULHABER, 2015).

Figura 25 – Demarcação das desapropriações (em vermelho) e das favelas em remoção do Porto Maravilha.



Fonte: Azevedo e Faulhaber (2015).

Figura 26 – Resistência no Morro da Providência.



Fonte:
<https://forumcomunitariodoporto.files.wordpress.com/2011/12/hpim0003.jpg>.

Figura 27 – Resistência no Morro da Providência.



Fonte:
<https://pelamoradia.wordpress.com/2011/07/19/resistencia-na-providencia-por-luiz-baltar/#jp-carousel-2133>.

Figura 28 – Casa no Morro da Providência marcada para remoção pela Secretaria Municipal de Habitação - SMH.



Figura 29 – Resistência no Morro da Providência.



Fonte: <http://vozerio.org.br/Uso-do-FGTS-abre-espaco-para>

Fonte: <https://forumcomunitariiodoportofiles.wordpress.com/2012/09/assembleia-13-09-2.jpg>.

Quando se analisa a quantidade de metros quadrados construídos e a escala das construções a serem erguidas na região, vê-se que é espantoso o modo como a promoção de habitação de interesse social e a consulta à população têm sido ignorados, o que remete ao debate sobre qual seria então a população beneficiada com a “revitalização” promovida pelo Porto Maravilha. Tendo em vista a história da ocupação da área, já brevemente relatada, parece evidente que o projeto busca substituir mais uma vez os grupos sociais existentes.

Esse questionamento é parcialmente respondido quando o Poder Público nega a inclusão de habitações sociais na área e o prefeito do Rio de Janeiro concede entrevistas para justificar alterações no projeto, dizendo frases como: “[a área portuária] é o lugar da cidade onde mais tem especulação imobiliária, mais do que a Barra, e graças a Deus é assim” e “[...] ali há empresas grandes se estapeando para pegar terrenos e fazer empreendimentos” (BARANDIER; MACHADO, 2014, p. 5), ou seja, deixando claro que a lógica do capital é o norteador do processo de “revitalização” e com isso não há lugar para pensar a população local nem outro ator que não seja capaz de gerar lucro nesse processo.

Ao se considerarem os dois temas condutores desta abordagem, paisagem e movimentos sociais, verifica-se que ambos são marcantes e recorrentes no caso do

Rio de Janeiro. A discussão acerca da paisagem carioca dessa região encontra expressão no debate sobre a demolição do Elevado da Perimetral – infraestrutura de transporte associada às mudanças da área e da cidade – e sobre os edifícios verticalizados liberados mediante alterações no Plano Diretor Municipal (PDM). Contudo, para os mais críticos, o projeto proposto não apresenta argumentação urbanística de fato. O argumento de valorização paisagística da área surge dizendo-se urbanístico, mas propõe a revalorização de apenas uma fração do território, aquela relativa à Praça XV, devido ao resgate de sua visibilidade e à acessibilidade em consequência da demolição da Via Perimetral.

A presença de movimentos sociais de resistência é forte, contudo poucas ações interventivas foram revertidas, podendo ser mencionado o impedimento de construção de teleférico no Morro da Conceição. Nas comunidades dos bairros portuários tradicionais, há Organizações Não Governamentais (ONGs), coletivos, acadêmicos e movimentos sociais lutando em prol de melhores práticas urbanas e sociais e pelo direito à cidade. Dentre eles destacam-se as ações do Comitê Popular da Copa e das Olimpíadas do Rio de Janeiro.

2.2 A reestruturação portuária de Recife: o Projeto Novo Recife e os bairros do Recife, Santo Antônio e Santo André – o Cais José Estelita

Desde 2012, a cidade de Recife, capital do estado de Pernambuco (Figura 30), vivencia um forte embate pelo direito à cidade, envolvendo o Estado, os interesses do capital imobiliário e a sociedade. Esse embate tem, como foco, a área da cidade denominada Cais José Estelita e, como movimento catalisador de resistência, o grupo “Ocupe Estelita”. Entretanto, antes de iniciar a reflexão sobre o movimento e a produção imobiliária, faz-se necessária uma contextualização da cidade de Recife, visando indicar, ainda que de modo sumário, como o desenvolvimento urbano caminhou para chegar à situação atual.

Figura 30 – Localização de Recife no estado de Pernambuco [2] e no Brasil [1].



Fonte: Elaborado pela autora e pelo grupo de pesquisa Nau-Ufes.

Inicialmente denominada “Ribeira do Mar dos Arrecifes dos Navios”, Recife foi fundada em 12 de março de 1537. Tem importante vocação portuária; seu porto natural tem calado profundo, com capacidade para abrigar a entrada de navios de grande porte (NÓBREGA; TRINDADE; CÂMARA, 2014). Sua ocupação inicial estava diretamente ligada à importação e à exportação de mercadorias, ressaltadas pela importância do açúcar e da madeira nos mercados internacionais que por ele passavam. Contudo, o adensamento do povoado ocorreu somente após a ocupação holandesa, em 1630, quando o representante da Companhia das Índias Ocidentais, o Conde Maurício de Nassau, escolheu esse sítio como sede de seu governo (NÓBREGA; TRINDADE; CÂMARA, 2014). Castro (1948, apud NÓBREGA; TRINDADE; CÂMARA, 2014, p. 3) sintetiza a importância do porto para a cidade de Recife: “[...] em regra constrói-se um porto para servir a uma cidade; no caso levantaram os holandeses uma cidade para servir ao seu porto”.

Ao longo dos anos, Recife passou por sucessivas transformações territoriais. Foi objeto de inúmeros aterros e trabalhos de drenagem, com importantes modificações urbanísticas perpassando, por exemplo, todas as fases da relação cidade-porto de Kondratieff, listadas no capítulo anterior. Sua configuração urbana e sua história portuária apresentam diversas similaridades com o Porto de Vitória, o que a torna importante estudo de caso para esta dissertação.

Ponto vital para o desenvolvimento urbano, econômico e social da cidade, o Porto de Recife dispõe de instalações nos bairros do Recife, Santo Antônio e São José, regiões centrais da cidade que abrigam grande parte do seu patrimônio histórico. É neste último bairro que se insere a região de maior conflito, o Cais José Estelita (Figura 31).

Figura 31 – Bairros do Recife, Santo Antônio e São José, onde se insere (em amarelo) as atividades portuárias do lugar e (em vermelho) o Cais José Estelita.



Fonte: Elaborado pela autora e pelo grupo de pesquisa Nau-Ufes utilizando imagem adaptada do software Google Earth em sua versão livre. Acesso em: 20 jun 2016.

As modificações demandadas pelo desenvolvimento do setor industrial e a construção de ferrovias fizeram com que, em 1910, o Porto passasse por reformas que se estenderam para o tecido urbano, valorizando o local. As reformas causaram mudanças no traçado viário, marcaram o início da implantação de um novo parcelamento do solo, com a demolição de quadras e sobrados típicos do Período Colonial, cedendo lugar a novos edifícios ecléticos, seguindo o modelo de Haussman.

Essa valorização perdurou até 1940, quando começou a ocorrer um processo de desconcentração das atividades produtivas, que se agravou ainda mais na década de 1970, em decorrência da expansão industrial, de novas alterações no sistema viário e da perda da importância do Porto como principal meio de transporte de carga. A situação foi deteriorando-se e, em 1993, a desvalorização atingiu seu ápice, com a inauguração de um novo porto, construído 70km ao sul, o Porto de

Suaape. O impacto dessa construção na área foi grande, uma vez que o seu motor vital estava ligado ao Porto, que não mais se concentrava naquele espaço. Ocorreu então um esvaziamento das atividades econômicas, conduzindo o local a um processo de degradação, com edifícios desocupados e deteriorados, e a infraestrutura subutilizada (MARQUES; LEITE, 2005).

Nesse contexto de dito abandono, começaram a surgir investimentos, públicos e privados, que visavam à revalorização do centro antigo de Recife. Assim, planos e projetos foram criados¹⁹, entre os quais o Plano do Complexo Turístico Cultural Recife Olinda – Plano do CTCRO –, o Projeto Porto Novo e o Projeto Novo Recife, e levadas a efeito a construção do *Shopping* Rio Mar, da Rodovia Via Mangue e das Torres Gêmeas (Figuras 32 e 33). É no Projeto Novo Recife que se insere a problemática do Cais José Estelita.

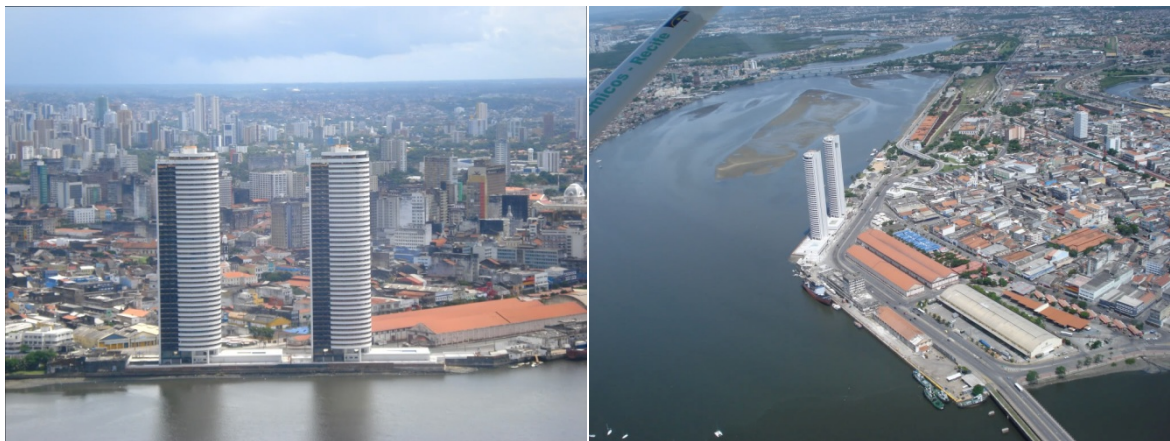
¹⁹ Os arranjos institucionais que possibilitaram tais empreendimentos fundamentam-se em leis que seguem os princípios da administração pública gerencial e competitiva e tratam das Parcerias Público-Privadas (PPPs): Lei federal n.º 11.079, de 30 de dezembro de 2004, e Lei estadual n.º 12.765, de 27 de janeiro de 2005 (SOUZA; CAVALCANTI, 2013).

Figura 32 – Demarcação esquemática das propostas para a renovação urbana da área central de Recife e a indicação dos bairros centrais.



Fonte: Mendonça (2015).

Figura 33 – Discrepância entre o gabarito praticado na região e o das “Torres Gêmeas”.



Fonte: Disponível em <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=952584>.

Com área de mais de 100.000m², com vista para um dos pontos mais belos da cidade e localização em uma região estratégica, entre o bairro de classe média alta Boa Viagem e o centro histórico da Capital, conhecido como Recife Antigo, o Cais José Estelita é atualmente tido como uma das áreas mais valorizadas para novos empreendimentos na cidade de Recife.

O terreno que antes abrigava parte do sistema ferroviário e armazéns ligados ao Porto pertencia à Rede Ferroviária Federal. Em 2008, foi colocado à venda por meio de um leilão, sendo adquirido por um complexo de empresas privadas do setor imobiliário, a Moura Dubeux, a Queiroz Galvão, a GI Empreendimentos e a Ara Empreendimentos.

As críticas ao empreendimento se iniciaram já na licitação. Bernardes e Nascimento (2012) ressaltam que, mesmo tendo ocorrido de forma aparentemente lícita, a venda do terreno foi um erro de política urbana, uma vez que há no local patrimônio histórico. Tendo em vista toda a legislação nacional de defesa do patrimônio, os autores perguntavam: “Como pode o Estado desfazer-se de uma área de tal importância, entregando a empresas privadas a decisão sobre o seu uso?” (BERNARDES; NASCIMENTO, 2012, p. 9).

De posse da área, o Consórcio Imobiliário propôs o Projeto Novo Recife, focado na população de alto poder aquisitivo, que previa a construção de treze edifícios, de 36 a 45 andares, distribuídos em cinco quadras, com proposta de abrigar um complexo empresarial e habitacional de luxo (Figura 34), alterando de forma irreversível uma das paisagens mais simbólicas da cidade.

Figura 34 – Simulação da implantação do Projeto Novo Recife no terreno do Cais José Estelita.*



Fonte: Silva, Cavalcanti e Cunha (2015).

(*) Planta baixa na imagem superior e vista da bacia portuária na imagem inferior.

As principais críticas ao Projeto Novo Recife continuaram na fase de aprovação, uma vez que, para seguir os índices urbanísticos mais permissivos do Plano Diretor vigente entre 1991 e 2008, o pedido de aprovação do projeto foi protocolado dias antes da aprovação do atual Plano Diretor, que contém normas mais restritivas, levantando dúvidas sobre a legitimidade do processo. Em 2012, o projeto foi aprovado na Prefeitura. Entretanto, apesar de ser um projeto de grande vulto, não passou pela aprovação do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), não foram realizados Estudos de Impacto Ambiental e de Vizinhança e não há pareceres do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e da Agência Nacional de Transporte sobre Trilhos (ANTT) (MENDONÇA, 2015).

Após denúncias feitas ao Ministério Público, a Justiça Federal determinou a paralisação das obras até que fossem consultados o DNIT e a ANTT. Entretanto, mesmo com o embargo, na noite de 21 de maio de 2014, o Consórcio iniciou a demolição de um dos galpões.

Quase imediatamente esse fato se tornou público e deu início a uma onda de manifestações, conhecidas como Movimento Ocupe Estelita, lideradas pelo Grupo

“Direitos Urbanos”²⁰, com a participação de outros grupos e coletivos. A partir dessa noite, um grupo de militantes acampou no terreno para protestar, de forma pacífica. Dias depois, foram expulsos de forma truculenta pela Polícia Militar de Pernambuco, mediante uma ação de reintegração de posse, o que causou revolta na população e intensa manifestação nas redes sociais. Enquanto estavam no local, os manifestantes conseguiram atrair a atenção de milhares de pessoas, de modo que o movimento vem crescendo, ganhando adesão de artistas, escritores, intelectuais nacionais e internacionais e da mídia internacional e nacional. Um exemplo emblemático dessa adesão foi a visita de David Harvey ao local, em 16 de novembro de 2014, que discursou dizendo: “Eu escrevo sobre o Direito à Cidade, vocês o fazem”, provocando enorme comoção (SILVA; CAVALCANTI; CUNHA, 2015, p. 10) (Figuras 35 a 38).

Figura 35 – Manifestantes na ocupação do terreno, em junho de 2014, e vista dos galpões parcialmente demolidos, ao fundo.



Fonte: Nóbrega, Trindade e Câmara (2014).

Figura 36 – David Harvey no Ocupe Estelita.



Fonte: Silva, Cavalcanti e Cunha (2015).

²⁰ Com atuação de destaque no Movimento Ocupe Estelita, o Grupo Direitos Urbanos nasceu em 2012 e discute a política de planejamento urbano praticada atualmente, defendendo um projeto de cidade mais sustentável, com o cidadão no centro do planejamento. É composto por quase 30.000 membros, de diversos saberes, entre eles: arquitetura e urbanismo, engenharia, artes, comunicação e mídia, ciências sociais, cultura, direito, filosofia, entre outros (SILVA; CAVANCANTI; CUNHA, 2015).

Figura 37 – Cartaz-convite para o show realizado no terreno em apoio às manifestações.



Fonte: Disponível em <http://revistaogrito.ne10.uol.com.br/page/wp-content/uploads/2014/07/criolo2.jpg>. Acesso em 2 fev. 2016.



Fonte: Silva, Cavalcanti e Cunha (2015).

A quantidade enorme e variada de pessoas ligadas ao movimento, aliada à escala do seu alcance, demonstra que há reação por parte da população quanto ao modo como a produção das cidades tem sido feita, o que, apesar de ser um fato local, vem ocorrendo em diversos outros locais ao redor do mundo. Os cidadãos se sentem identificados com essa situação, sobretudo com o descaso e a conivência do Poder Público no que diz respeito à produção da cidade, e se ressentem da falta de poder de decisão e até mesmo de opinião sobre os rumos da cidade.

O Projeto Novo Recife abrange uma escala de interferência muito extensa. Sua execução aumentaria significativamente a quantidade de veículos transitando no local, causando impactos nas vias existentes para dar vazão à circulação de moradores e de novos usuários desse espaço. Além disso, sua implantação pode vir a reprimir o acesso do público a uma importante área de frente de água da cidade, a bacia do Rio Pina. Devido à sua escala e à sua proximidade do rio, pode tornar-se uma barreira visual para a população, que poderá não se sentir pertencente ao local e, aos poucos, não mais reconhecer aquele espaço como público.

A vertente que defende o projeto e a intervenção privada no Cais fala em dar uso a um espaço que estava sem utilização e que precisava ser valorizado, mas se “esquece” de que esse espaço se tornou inútil devido a transformações econômicas

e à falta de ação do Estado, que culminou na alienação total de um local público para privatizá-lo e até mesmo entregar a particulares o direito à paisagem. Em sua defesa, o Consórcio elaborou um memorial, apresentado em uma das audiências públicas realizadas para discutir o projeto, no qual afirma:

O Empreendimento NOVO RECIFE está localizado no Núcleo da Região Metropolitana do Recife, no Centro do Recife. Trata-se de um vazão urbano relevante, posto que sua localização no território confere à gleba uma particular condição de ocupação vocacionada para serviços do terciário moderno e habitação [...] (Direitos Urbanos, 2012 apud NASCIMENTO, 2015, p. 15).

Nos termos de Nascimento (2015), o momento histórico atual vivencia a expansão do mundo da mercadoria e a universalização do seu consumo. A inserção dessa visão em todos os campos da vida cotidiana cria uma sociedade na qual os “[...] ‘ricos’ e detentores de poder, como também uma classe média alta que os segue por via do ‘efeito demonstração’, precisam se diferenciar dentro deste consumo e, assim, recorrem ao consumo destes espaços produzidos com este propósito” (NASCIMENTO, 2015, p. 13).

O Projeto Novo Recife apresenta características de projetos de *waterfront* reproduzidos mundialmente e indiscriminadamente, tais como PPPs, oferta de moradia de luxo para uma classe de alto poder aquisitivo, descaso total com o patrimônio existente no local, barreiras físicas e mentais separando a população da linha de água, enfim, receitas reproduzidas que não sanam questões sociais, tais como falta de habitação social e de espaços públicos de convivência, e não consideram a população e seus anseios.

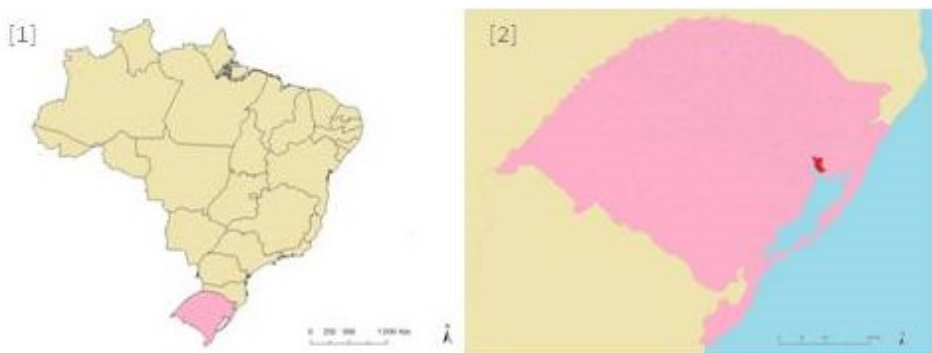
Diante do exposto e a partir dos dois temas apontados, observa-se que a paisagem do lugar poderá ser fortemente impactada, caso ocorra a implantação dessa proposta, devido à verticalização e à demolição de estruturas de valor de preservação histórico-cultural, confrontando-se de forma imediata e visível com o centro histórico mais remoto da capital. Entretanto, a luta dos movimentos sociais contra o desmantelamento da memória da cidade merece destaque, não somente por ter alcance e apoio internacional, incluindo o debate no contexto mundial das ocupações de espaços públicos pelo direito à cidade, mas sobretudo por reverter o processo judicialmente, impedindo o avanço do Projeto do Novo Recife até a presente data.

2.3 A reestruturação portuária de Porto Alegre: o Projeto Cais Mauá do Brasil e o bairro do Centro Histórico

Assim como nos casos anteriores, Porto Alegre vive momento de intenso conflito urbano pelo direito à cidade e ao uso dos espaços públicos, tendo como principais atores o Estado, o capital privado e a sociedade. No cerne da questão está a “revitalização” de um trecho da área portuária da cidade, denominada Cais Mauá, com um projeto defendido pelo Estado e pela iniciativa privada, mas fortemente combatido pela sociedade em consonância com os movimentos sociais, dos quais o mais representativo é o Coletivo Cais Mauá de Todos (Figura 39).

Antes da abordagem dirigida ao projeto e ao movimento social mencionados, segue em apontamentos uma breve incursão na história do Porto e da cidade de Porto Alegre. Localizada no extremo sul do País, a capital do estado do Rio Grande do Sul situa-se numa península, às margens do lago Guaíba, onde deságuam quatro rios: Jacuí, Caí, Sinos e Gravataí, que juntos formam a Lagoa dos Patos. A relação da cidade com o lago e sua vocação portuária vêm desde sua formação. Segundo o historiador Francisco Riopardense de Macedo, o nome Porto Alegre origina-se de um relato enviado à Coroa Portuguesa, em meados do século XVII, que dizia: “[...] reuniam-se quotidianamente um grande número de embarcações de velas coloridas, que ao refletirem o sol do entardecer compunham um espetáculo maravilhoso” (MACEDO, 1999, p. 57, apud TREVISAN, 2004, 111).

Figura 39 – Localização de Porto Alegre no estado do Rio Grande do Sul [2] e no Brasil [1].



Fonte: Elaborado pela autora e pelo grupo de pesquisa Nau-Ufes.

O porto de Porto Alegre situa-se na margem esquerda do lago Guaíba e durante muitos anos foi constituído por trapiches aglomerados na área central da cidade (Figuras 40 e 41). Em 1911, para atender ao Plano de Modernização dos Portos, iniciou-se a construção do porto moderno. A construção do Porto fazia parte de um grande plano urbano que englobava a realização de aterros²¹ (Figura 42) e intervenções em vários pontos da cidade, com o intuito de atender às demandas de circulação e livre comércio e conferir novas condições estéticas e higienizadoras à cidade (TREVISAN, 2004). O Porto foi construído por etapas, após diversas paralisações. A conclusão do projeto ocorreu apenas em 1937, 26 anos após o início.

Figura 40 – Trapiches próximos ao Mercado Público - 1897.



Fonte: Revista Arquitetura e Construção (nov. 2001).

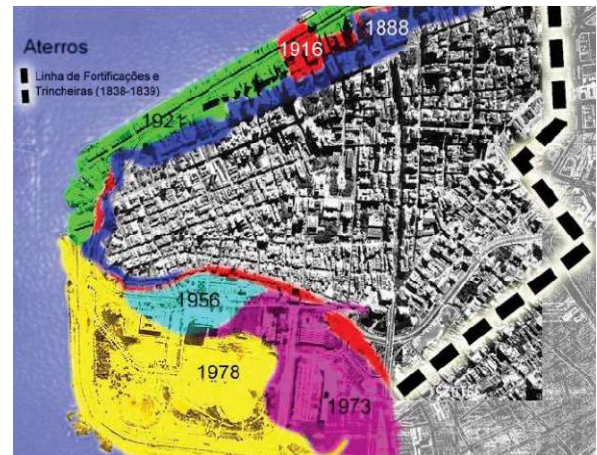
²¹ A península começou a ser aterrada a partir do século XVIII. Em 1990, a área central da cidade equivalia ao triplo da inicial (TREVISAN, 2004).

Figura 41 – O Cais em 1911.



Fonte: Acervo do Museu Joaquim José Felizardo – Fototeca Sioma Breitman.

Figura 42 – Áreas aterradas em Porto Alegre.



Fonte: Reyes e Costa (2015).

O Porto é formado por um cais acostável que compreende 25 armazéns, pátios e terminal de contêineres, silos e granéis, ocupando uma área de 8km de extensão. O cais está subdividido em três setores: o Cais Navegantes, o Cais Marcílio Dias e o Cais Mauá, com 2.500, 2.260 e 3.240 metros de extensão respectivamente (Figura 43). Este último é a área foco da discussão neste estudo de caso (VIEIRA, 2011).

Figura 43 – Identificação dos cais que formam o porto de Porto Alegre.



Fonte: Disponível em <http://pt.slideshare.net/LilianMilena/frum-brasilianasorg-industria-naval>.

Para avançar na análise do projeto, aborda-se também o controverso Muro da Mauá, elemento presente na área portuária, que está inserido na intervenção que será tratada a seguir.

Em 1941, o perímetro central da cidade foi completamente inundado, superando a cota de 4,75 metros, o maior pico registrado até então, que transformou as ruas em vias navegáveis e deixou flagelados 70 mil dos 272 mil habitantes (Figuras 44 e 45) (TREVISAN, 2004).

Figura 44 – Situação da região central durante a enchente de 1941.



Fonte: Acervo do Museu Joaquim José Felizardo – Fototeca Sioma Breitman.

Figura 45 – Situação da região portuária durante a enchente de 1941.



Fonte: Acervo do Museu Joaquim José Felizardo – Fototeca Sioma Breitman.

Após o incidente, o Poder Público mobilizou-se para prevenir uma nova ocorrência, e a resposta foi a implantação do chamado Sistema de Proteção Contra as Inundações, um muro erguido entre o porto e a Avenida Mauá, capaz de impedir a entrada das águas em época de cheias. O muro foi concluído em 1974. Tem três metros abaixo do solo e três metros acima dele, com 2.647 metros de extensão, iniciando atrás da Estação Rodoviária e terminando na Usina do Gasômetro. Essa barreira teve um efeito agressivo na relação da cidade com o lago, pois, ao mesmo tempo em que funcionava como proteção, contribuía para que a cidade virasse as costas à sua origem (Figura 46 a 49) (REYES; COSTA, 2015).

Figura 46 – Vista da Avenida Mauá e do Cais do Porto em 1961, antes da construção do muro.



Fonte: Acervo do Museu Joaquim José Felizardo – Fototeca Sioma Breitman.

Figura 47 – Vista da Avenida Mauá e do Cais do Porto em 1966, após a construção do muro.



Fonte: Acervo do Museu Joaquim José Felizardo – Fototeca Sioma Breitman.

Figura 48 – Vista da face do Muro da Mauá voltada para a Avenida Mauá - 2003.



Fonte: Trevisan (2004).

Figura 49 – Vista interna entre os armazéns e o Muro Mauá - 2003.



Fonte: Trevisan (2004).

O isolamento da área do cais pelo muro e a desativação gradativa das atividades portuárias contribuíram para o aumento da sensação de insegurança e da degradação da área, culminando na subutilização de grande parte das instalações portuárias de Porto Alegre. É nesse contexto que se insere o Cais Mauá, trecho mais antigo do Porto, finalizado em 1927, alvo de debates e propostas voltadas para a revitalização desde o final da década de 1980, quando boa parte de suas funções portuárias foram desativadas (MORAES; CONTASSOT, 2014).

Ao longo dos anos, as propostas feitas para a área seguiram o modelo de projetos de *waterfront*, com a intenção de agregar novos usos para a área “abandonada”, criando um cenário capaz de lançar a cidade no contexto de consumo cultural e projetar uma nova imagem para ela. Mas nada de concreto

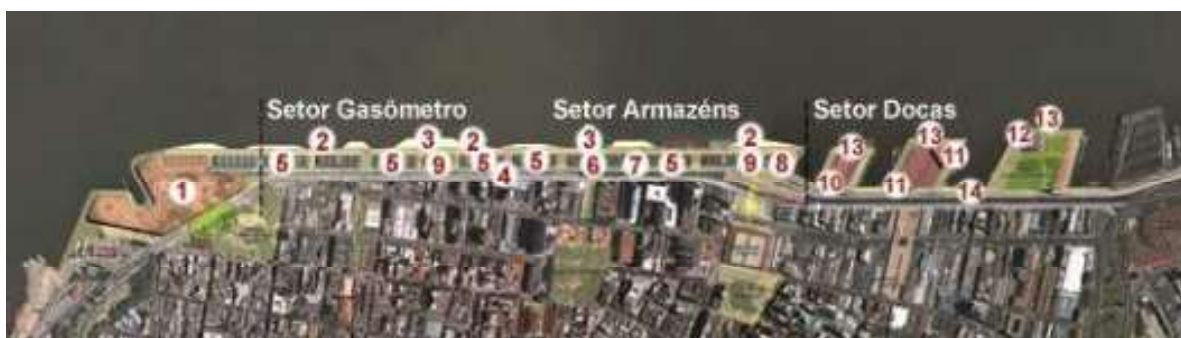
ocorreu, até que, em 2010, a Prefeitura de Porto Alegre lançou um edital de concorrência, com vistas à revitalização da área, em função da qual veio a contratar o Consórcio Porto Cais Mauá do Brasil para realizar as obras.

O projeto intitula-se “Cais Mauá do Brasil”. Com ele, a empresa ganhadora da licitação deteria o direito de arrendar a área de 3.240m de comprimento por 25 anos, por meio de uma PPP (MORAES; CONTASSOT, 2014). O Consórcio é formado por quatro empresas espanholas e uma brasileira e foi o único a concorrer por ocasião do lançamento do edital, no qual foram estabelecidos os seguintes objetivos:

[...] promover a “revitalização” da área do Cais Mauá para fins culturais, sociais, recreativos, comerciais, turísticos, de lazer e entretenimento, no intuito de promover a revitalização de áreas portuárias degradadas, tecnologicamente obsoletas, conforme a Lei Federal n.º 8.630/93” (PORTO ALEGRE. Prefeitura. 2010, apud REIHER, 2013, p. 3).

O Projeto objetiva a integração do Cais com a cidade, almejando torná-lo referência internacional e idealizando uma imagem de cidade inovadora, enquadrada nos processos de intervenção vigentes, que objetivam a “revitalização” para fins empresariais, turísticos, culturais e de lazer (REIHER, 2013). Assim o Consórcio divide a área em três setores: Setor Gasômetro, Setor Armazéns e Setor Docas (Figura 50 e 51).

Figura 50 – Setores do Projeto Cais Mauá.



Fonte: Vieira (2011).

Legenda: Setor Gasômetro: (1) Centro Comercial; Setor Armazéns: (2) Beira-Rio, (3) Deques, (4) Via interna, (5) Armazéns, (6) Pórtico principal, (7) SPH, (8) Terminal Hidroviário, (9) Praça de Sombra; Setor Docas: (10) Hotel e Centro de Negócios, (11) Centro de Negócios, (12) Frigorífico, (13) Beira-Rio, (14) Via de acesso.

Figura 51 – Indicação dos setores e simulação da implantação do projeto proposto pelo Consórcio Cais Mauá do Brasil.



Fonte: Reyes e Costa (2015).

O Setor Gasômetro (Figura 50, n.º 1) está localizado na Avenida Presidente João Goulart, trecho final da Avenida Mauá. Abriga atividades comerciais, incluindo a construção de um *shopping*, responsável pela ligação entre o lago Guaíba, o Centro de Compras e a Praça Brigadeiro Sampaio. Vieira (2012) argumenta que o Consórcio defende, de forma equivocada, que o *shopping* seria a praça e estaria tão conectado com a cidade que sua presença não seria percebida (Figuras 52 e 53).

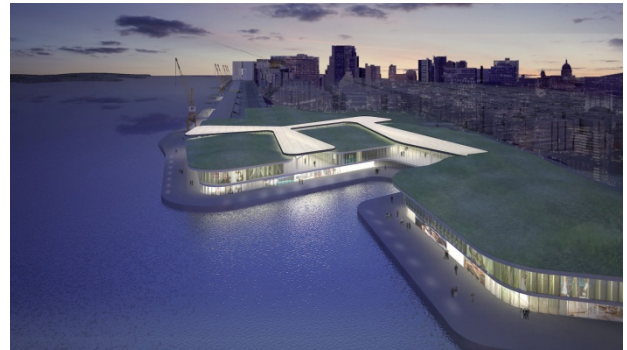
O Centro Comercial é alvo de inúmeras críticas, mas, para o Consórcio, trata-se de um elemento indispensável à viabilização econômica do empreendimento e não causará interferência na paisagem, uma vez que vai elevar-se a 14 metros, numa edificação horizontal que não concorrerá com a Usina do Gasômetro (MELO, 2016). Entretanto, grande parte da população tem opinião contrária e alerta para o fato de que a construção criará uma barreira física e visual para os usuários que vêm pela Orla do Guaíba. Além disso, a forma como está prevista sua implantação, confundindo-se na paisagem, poderá gerar confusão entre espaço público e espaço privado, contribuindo para a segregação (VIEIRA, 2012).

Figura 52 – Elevação de nível e instalação de tapete verde para acesso ao Centro Comercial do Setor Gasômetro.



Fonte: Helm (2011).

Figura 53 – Vista geral do Centro Comercial do Setor Gasômetro.



Fonte: Helm (2011).

O Setor Armazéns (Figura 50, n.ºs 2 a 9) estende-se por 1.400 metros, de frente para o Guaíba, iniciando no Mercado Público Central e finalizando na Praça Brigadeiro Sampaio. Nesse setor encontram-se os bens patrimoniados, que serão reconvertidos para uso cultural, gastronômico, comercial, educacional e de entretenimento (Figura 54) (VIEIRA, 2012; REIHER, 2013). O Consórcio considera esse setor estratégico para o projeto, pois possui uma “[...] série de costuras entre o Cais e o tecido urbano circundante” (HELM, 2011, p.1).

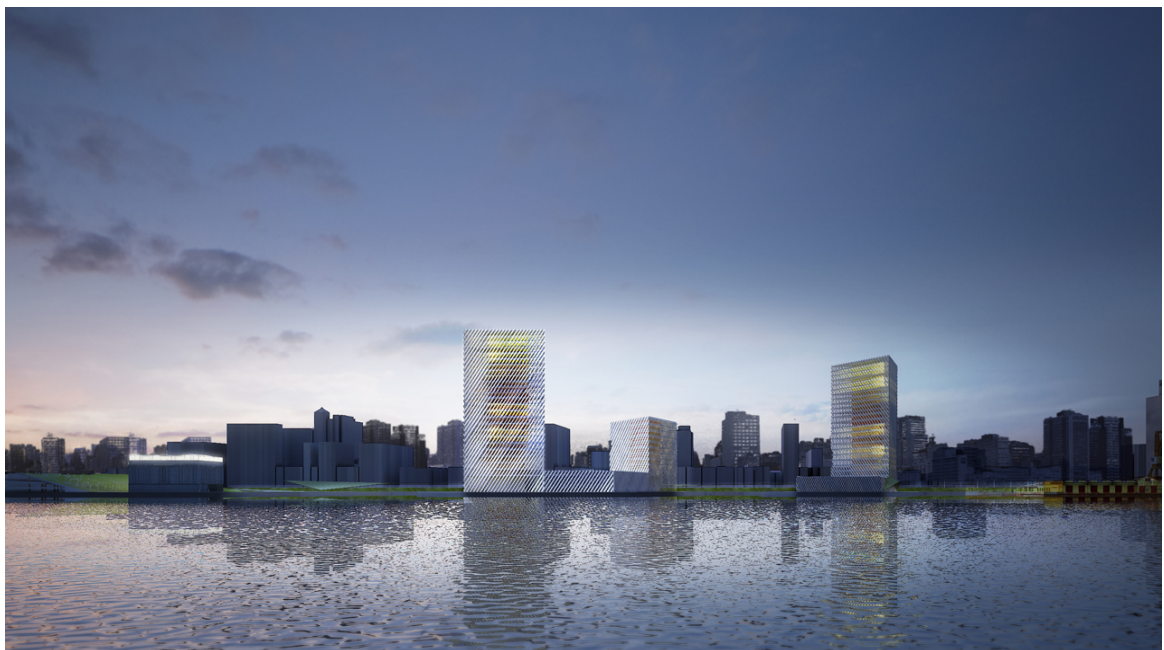
Figura 54 – Vista externa do Cais do Setor Armazéns.



Fonte: Helm (2011).

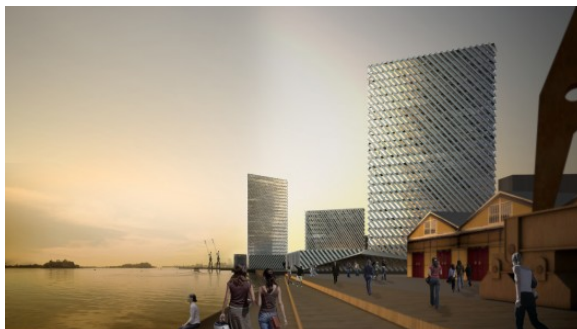
O Setor Docas (Figura 50, n.ºs 10 a 14) tem cerca de 400 metros de frente para a água e localiza-se entre o Mercado Público Central e a Rodoviária. Para esse setor estão previstas atividades empresariais, como a construção de novas torres que abrigarão hotel, centro empresarial e estacionamentos (Figuras 55 a 57). A proposta para esse setor consiste em mesclar aspectos da cultura local, como os bens patrimoniados, com aspectos modernos e de uma “urbanização globalizadora” (REIHER, 2013, p. 4).

Figura 55 – Vista geral do Centro Empresarial do Setor Docas partindo do lago Guaíba.



Fonte: Helm (2011).

Figura 56 – Detalhe do Centro Empresarial do Setor Docas visto a partir do Cais.



Fonte: Helm (2011).

Figura 57 – Detalhe do estacionamento no Setor Docas.



Fonte: Helm (2011).

O processo licitatório e o projeto são alvos de severas críticas por parte da sociedade e de coletivos, que se reuniram com o intuito de combater alguns pontos propostos e discutir a implantação do Projeto. O Movimento Cais Mauá de Todos faz uma intensa divulgação nas redes sociais e nas mídias, saindo do âmbito local e levando a discussão a todo o País, com a intenção de mostrar a forma como a cidade de Porto Alegre vem sendo tratada pelos seus “empreendedores urbanos” e como esse projeto relega o uso dos espaços públicos à iniciativa privada e ao capital, que trabalham com os elementos mais capitalistas do modelo *waterfront* para entregar esse espaço da cidade a uma pequena parcela da população.

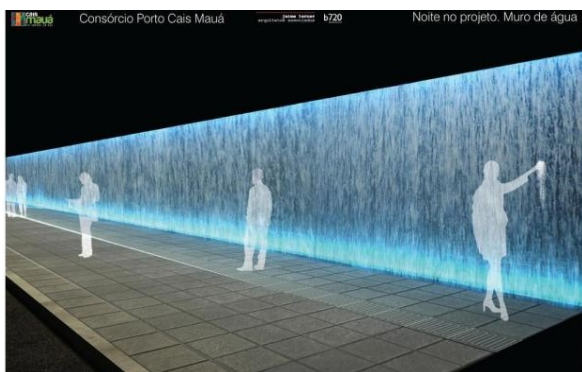
Para o Coletivo Cais Mauá de Todos, a discussão central é:

QUAL “revitalização” é boa para a sociedade e para a memória da cidade que se construiu a partir do Cais do Porto. Afinal, bons e maus projetos geram empregos. Mas os maus projetos geram passivos que são pagos por todos nós; e para sempre (COLETIVO..., 2015, p. 1).

O Coletivo, em consonância com grande parte da sociedade, afirma que todo o processo licitatório deveria ter sido mais divulgado e transparente, além de envolver maior participação da população, para que a memória e o direito à cidade fossem respeitados e o desenvolvimento fosse feito de forma sustentável e integrada. Para ele, além das falhas de comunicação, o processo está repleto de ilegalidades (na licitação, no contrato e no Consórcio), configurando uma intervenção urbana ilegal em uma área pública (COLETIVO..., 2015).

A construção e a permanência do Muro da Mauá sempre foram alvos de constantes críticas e repúdio por grande parte da população. No intuito de tentar sanar ou, pelo menos, reduzir o problema, o Projeto contemplou uma proposta para esse elemento. Inicialmente o Consórcio, corroborado pelo Poder Público, propôs o rebaixamento do muro em 1,5 metros e a instalação, ao longo de toda a sua extensão, de uma cortina de água, na face voltada para a Avenida, além de um jardim, na face voltada para o lago (Figuras 58 e 59). A justificativa para não derrubar o muro foi de que a sua demolição poderia deixar a cidade vulnerável, caso ocorresse uma nova enchente, e de que essa nova cortina de água seria transformada em um ícone da cidade. Essa proposta ajudou o Consórcio a convencer parte da população a abraçar o projeto.

Figura 58 – Proposta para a revitalização do Muro da Mauá.



Fonte: Melo (2016).

Figura 59 – Detalhe do Muro com a cortina de água voltada para a Avenida e o paisagismo da parte interna.



Fonte: Helm (2011).

Entretanto o Projeto não sairá do papel, conforme noticiado. Em documento entregue à Secretaria Municipal de Meio Ambiente, o Consórcio informou que a cascata seria reduzida a uma extensão de 50 metros. A redução da intervenção teve, novamente, o aval da Prefeitura, que informou que a cortina não era uma exigência do edital e que sua implantação seria complexa e dispendiosa (MELO, 2016), o que suscitou novamente questionamentos quanto ao processo licitatório e à sua transparência, uma vez que foi vendida uma ideia para a sociedade, visando à melhor aceitação do projeto, que logo depois foi retirada, baseada em justificativas financeiras e técnicas, totalmente passíveis de serem dimensionadas antes da divulgação e da ludibriação, dando margem a dúvidas quanto à lisura do processo.

A entrega do Projeto passa por constantes prorrogações, algumas vezes justificadas por problemas técnicos, outras vezes, por questões financeiras. Há ainda problemas decorrentes de irregularidades no contrato. Uma das datas informadas para a entrega da obra foi o mês de junho de 2014, para atender a Copa do Mundo FIFA de 2015, que tinha Porto Alegre como uma das cidades-sede, mas em 2014 o Consórcio informou que apenas dois armazéns seriam abertos até o início dos jogos (MORAES; CONTASSOT, 2014), o que não ocorreu. Em visita ao local no dia 15 de abril de 2016, o prefeito informou que 15% da obra estavam concluídos.

O processo de revitalização de Porto Alegre é alvo de discussões muito parecidas com as de outros projetos feitos no Brasil e no mundo, que seguem um modelo global e hegemônico de gestão e política urbana. Assim como no caso de

Recife e do Rio de Janeiro, a população também trava uma batalha por maior parceria da população nas decisões e por um cuidado maior com a população do entorno ou com a que é imediatamente atingida pelas decisões tomadas pelo Poder Público e pelos empresários, para que o espaço público não seja privatizado e a força da especulação imobiliária não provoque gentrificações. Uma importante reflexão que os movimentos sociais propõem é que os espaços públicos não fiquem submetidos aos interesses privados, ou presos a soluções que contrariem os princípios da produção democrática da cidade (MORAES; CONTASSOT, 2014).

Parte do Poder Público e da iniciativa privada continua defendendo a realização de projetos que seguem os modelos de *waterfront* realizados pelo mundo. O Consórcio Cais Mauá, em seu vídeo de divulgação do projeto, cita os casos do porto de Gênova, do porto de Baltimore e do porto de Barcelona.

Inicialmente, é importante lembrar que o porto de Porto Alegre tem uma área significativamente menor do que a de outros e está tão envolvido pela cidade que não oferece possibilidade de expansão. Para o Coletivo, essa dificuldade limita o retorno financeiro das transações imobiliárias que poderiam ser feitas pelo Consórcio, que tenta resolver essa dificuldade por meio dos índices construtivos de ocupação do solo na área das torres e do *shopping*.

Com relação ao turismo, é notável que Porto Alegre não apresente o mesmo perfil turístico das cidades citadas. Para fins de comparação, no ano de 2014, Porto Alegre arrecadou cerca de 19 milhões de reais com atividades relacionadas ao turismo, enquanto Barcelona movimentou mais de 14 bilhões de euros (SIMON, 2015). Esses dados demonstram que é inaceitável esperar que o retorno financeiro decorrente do turismo sustente essa revitalização e que toda proposta formulada deva ser pensada visando atender principalmente a cidade e sua população.

O fato de somente um projeto ter sido apresentado na concorrência pesou negativamente para a população, que ficou de mãos atadas diante da falta de opções de projetos arquitetônicos para discutir e avaliar, dividida entre aceitar o proposto por já estar em andamento, mesmo não sendo o ideal, ou ser contra ele, adiando ainda mais a revitalização (VIEIRA, 2012). Sem dúvida nenhuma, outros projetos e estudos poderiam ser de grande valor ao propor novas possibilidades e soluções, mas a sociedade e os coletivos certamente não vão aceitar o que lhes tem

sido imposto sem discutir (Figuras 60 a 65). Exemplo disso é o histórico dos porto-alegrenses de proteção ao seu patrimônio, do modo como fez nos anos de 1950, para defender a instalação do Parcão, terreno para o qual a proposta anterior era de um loteamento, e para conservar o Mercado Público e a Usina do Gasômetro, tantas vezes ameaçados de demolição durante a década de 1970 no intuito de melhorar o trânsito da região.

Por um lado, o histórico de luta dos movimentos sociais de Porto Alegre em defesa da preservação de áreas ou construções ameaçadas pelas esferas públicas e privadas remete a um dos temas elencados para problematizar abordagens sobre os projetos selecionados no Brasil. A paisagem, outro tema de análise, poderá ser fortemente impactada e alterada pela imposição de novos usos e tipo de ocupação, com empreendimentos desconectados, que reduzem a utilização do espaço público a mercadoria.

Figura 60 – Audiência sobre o Cais Mauá lotada.



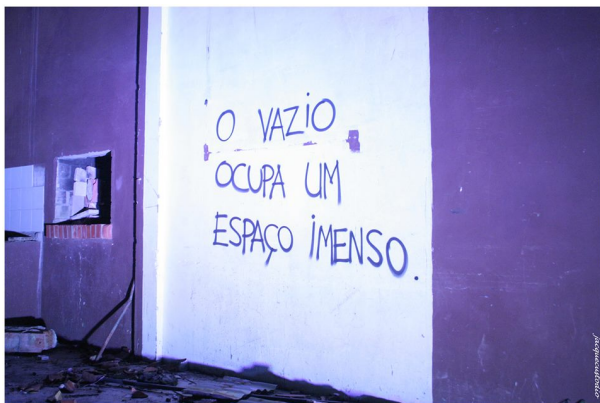
Fonte: https://scontent.fvix1-1.fna.fbcdn.net/v/t1.0-9/13179284_1014963341930164_1530094425653129803_n.jpg?oh=8830d7fc3fbf7ce5402d368b85fdf403&oe=5837408C.

Figura 61 – Cartaz pedindo nova licitação.



Fonte: https://scontent.fvix1-1.fna.fbcdn.net/v/t1.0-9/13062205_1004241343002364_5222621955234600560_n.png?oh=6554a724ec444a7c86e438025d07eb70&oe=5885E553.

Figura 62 – Projeção de imagens e frases nas paredes dos galpões.



Fonte: https://scontent.fvix1-1.fna.fbcdn.net/v/t1.0-9/13592392_1052409111518920_7726431139825081586_n.jpg?oh=11904f972a3d3b7363bbe7323c647889&oe=581F9EC3.

Figura 63 – “Abraçoço” realizado no Cais Mauá como defesa do patrimônio.



Fonte: https://scontent.fvix1-1.fna.fbcdn.net/v/t1.0-9/995368_979172778842554_8797122318443159507_n.jpg?oh=9ff2fcedf2ebe84541531606e91b0b6&oe=58344EF7.

Figura 64 – Cartaz com pedido de tombamento do Armazém A7.



Fonte: https://scontent.fvix1-1.fna.fbcdn.net/v/t1.0-9/13339525_1028778357215329_5983626228965340058_n.jpg?oh=48cca7b0814c69560f49b63ff035e2af&oe=58330F58.

Figura 65 – Manifestantes contra a privatização do cais.



Fonte: <http://www.sul21.com.br/jornal/em-audiencia-lotada-no-uniao-movimentos-criticam-projeto-de-revitalizacao-do-cais-maua/>.

3 O PORTO, A BAÍA E A CIDADE DE VITÓRIA: UMA DIMENSÃO HISTÓRICA

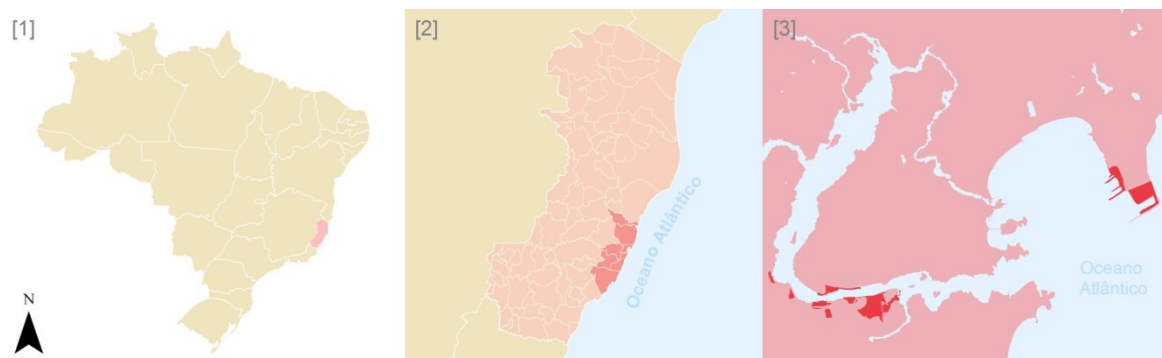
É inegável a importância do Porto de Vitória, situado na capital do Espírito Santo e no continente (em Vila Velha), na formação da cidade de Vitória e de sua frente de água. Constitui um dos aspectos, se não o principal, de transformação do lugar, do ponto de vista tanto físico/espacial quanto social/político. Com sua remota aptidão para a “[...] entrada de mercadorias, costumes e valores” (SIQUEIRA, 2010), o Porto tem força para modificar a cidade e ao mesmo tempo ser modificado por ela, e é sempre uma referência da paisagem e da vida urbana (SIQUEIRA, 2010).

Este capítulo busca apresentar a história das transformações urbanas articuladas às modificações do Porto de Vitória, abrangendo o período desde sua instalação até os dias atuais. O ponto de vista das transformações morfológicas e socioeconômicas tanto da cidade quanto do Porto conduz a abordagem ao longo do tempo. No desenvolver deste capítulo serão apresentados recortes territoriais e temáticos, adotados como condutores da pesquisa empírica sobre a relação entre o Porto, a Baía e a cidade.

3.1 A implantação do Porto

Fundada no século XVI, Vitória, capital do estado do Espírito Santo, tem parte do seu território circundado pela Baía de Vitória, elemento importante para sua configuração urbana. A cidade integra a Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV), que inclui os municípios de Vila Velha, Serra e Cariacica, com os quais faz divisa, e ainda Guarapari, Fundão e Viana (Figura 66).

Figura 66 – Localização do canal portuário da Baía de Vitória [3], na RMGV e no Estado do Espírito Santo [2] e no Brasil [1].

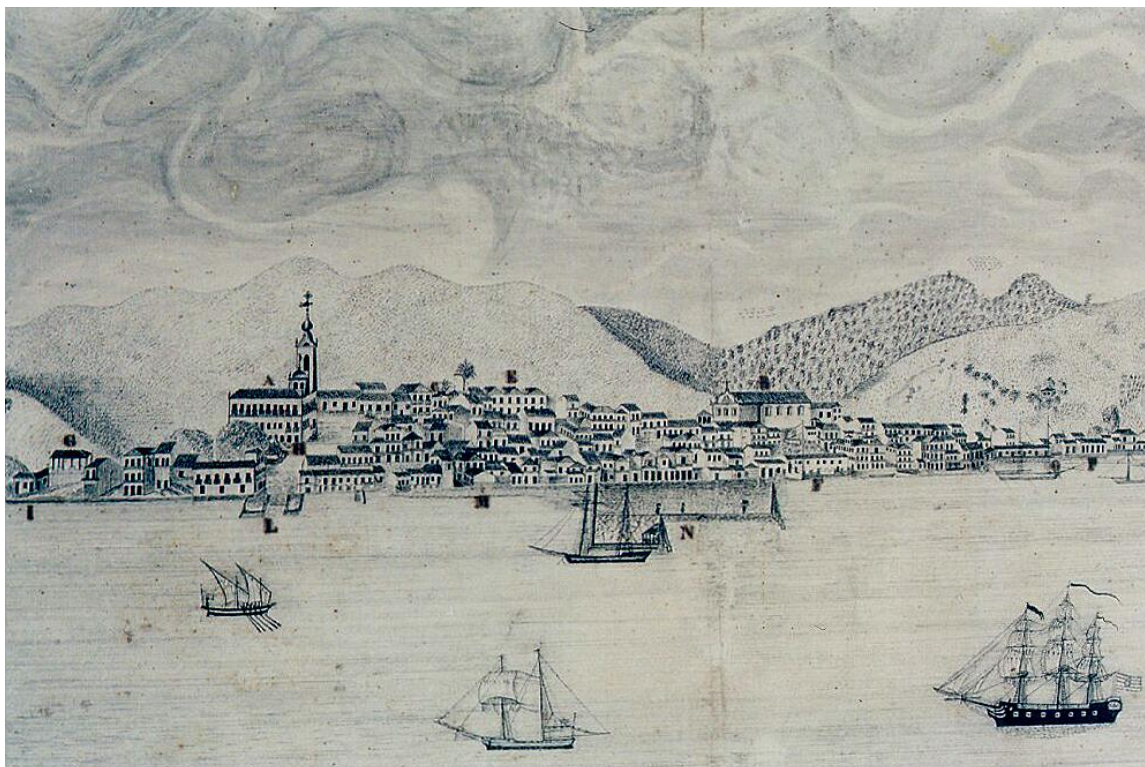


Fonte: Elaborado pela autora e pelo grupo de pesquisa Nau-Ufes.

A topografia irregular do terreno, aliada às barreiras naturais da Baía de Vitória, do Maciço Central e das áreas alagadiças, foi o principal fator de restrição da ocupação do lugar, definindo o desenho inicial da Vila, pautado na urbanística portuguesa (Figura 67 e 68) (MONTEIRO, 2008; KLUG, 2009). Isso só se alterou com o advento do desenvolvimento do porto moderno na cidade de Vitória, que até então apresentava

[...] feições características do esquema adotado pelos portugueses nos núcleos menores: ruas tortuosas, com terrenos e quadras de dimensões irregulares, refletindo a topografia da colina. A sinuosidade das ruas e os aclives – características que dificultam a circulação e comunicação da cidade com o meio exterior – ajudavam a proteger a parte mais alta da cidade, onde se concentravam as construções mais importantes (KLUG, 2009, p. 19).

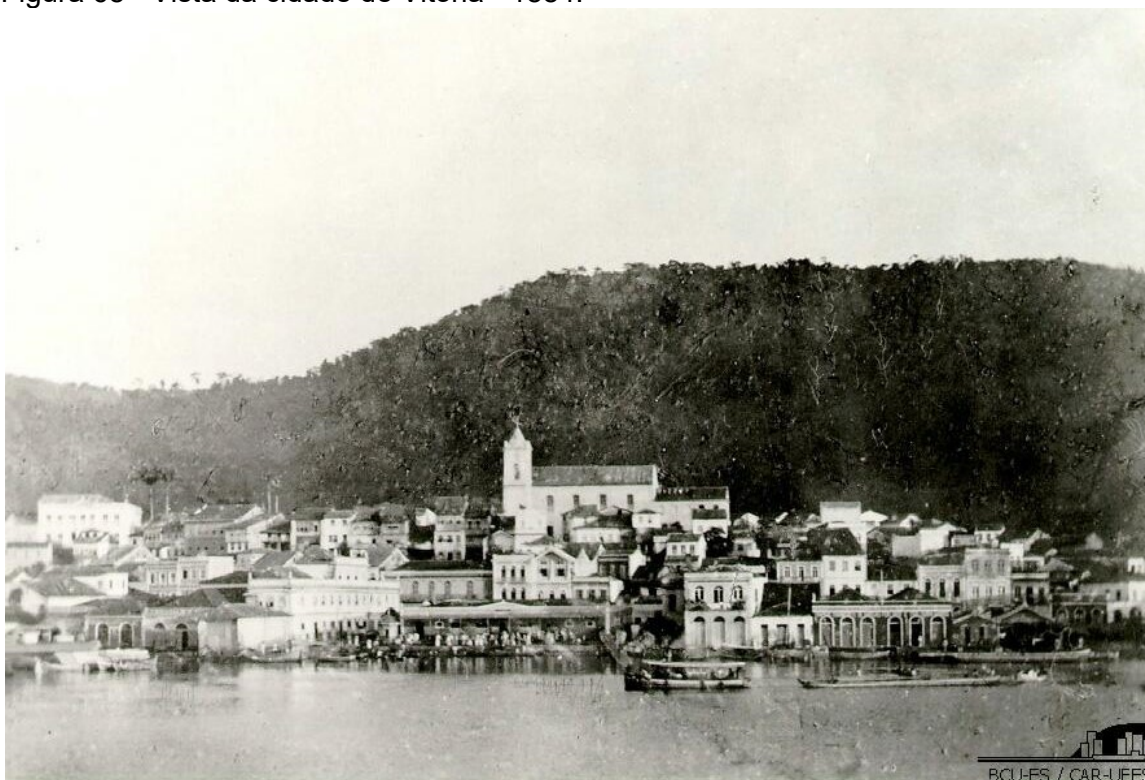
Figura 67 – Vitória: início da exportação de café pelo mar - 1805.



Fonte: Miranda (2001).

Autor: Joaquim Pereira Costa. Acervo: 5.^a DL.

Figura 68 - Vista da cidade de Vitória - 1884.



Fonte: Miranda (2001).

Autor: Joaquim Pereira Costa. Acervo: Biblioteca Central da Ufes (BCU).

Do século XVI ao XIX, a infraestrutura portuária não evoluiu significativamente, e até o início da República, 1889, as estruturas portuárias eram compostas por pequenos cais às margens da Baía, com predominância de velhos trapiches de madeira e práticas rudimentares de movimentação de mercadorias (Figuras 69 e 70) (SIQUEIRA, 2010; FIM, 2015).

Figura 69 – Vista da “Alfândega da Victoria - E. E. Santo” a partir da Baía, na qual se observa a movimentação de mercadorias - 1902.



Fonte: Miranda (2001).
Acervo: BCU.

Figura 70 – Instalações do Porto de Vitória em 1909.



Fonte: Miranda (2001).
Acervo: BCU.

No início do século XX, pautadas no ideário europeu de modernidade, as cidades brasileiras passavam por transformações urbanísticas e pelo processo de higienização e sanitismo, visando corrigir a falta de infraestrutura básica, como água, esgoto e energia, causadores da proliferação de doenças e epidemias. Vitória também viveu esse processo. Tendo em vista sua característica portuária, a instituição das novas políticas públicas objetivou não somente a modernização e higienização da cidade, mas também a promoção de condições para a expansão do Porto, visando atender a economia agroexportadora (RIBEIRO; SIQUEIRA, 2012).

A cidade de Vitória teve seu desenvolvimento inicial nas proximidades do porto. Junto ao porto, em terrenos conquistados com aterros, surgiram as primeiras ruas de comércio da parte baixa, onde se instalaram os trapiches. Do lado da colina, voltadas para o interior, havia algumas outras ruas ao redor de uma pequena enseada, aonde chegavam pequenas embarcações. Até o final do Império, as ruas estreitas, o porto desorganizado com trapiches, um simples cais de madeira, o trânsito de centenas de carroças e as epidemias marcavam o espaço urbano da capital capixaba, que mantinha um perfil tipicamente colonial (SIQUEIRA, 2010, p. 8).

No contexto das mudanças urbanísticas que ocorreram em fins do século XIX e no século XX em Vitória, os aterros foram um dos mecanismos de urbanização da época, contribuindo para a transformação “[...] da paisagem da vila colonial (cais) para a paisagem modernizante da cidade republicana (porto)” (CAMPOS; CRUZ, 2011, p. 3), certamente fator preponderante para o aumento físico da cidade, como será demonstrado no decorrer do texto.

A partir do final do século XIX, os políticos capixabas começaram a concentrar seus esforços, com vistas a transformar os diversos cais da cidade em um único e grande porto, cujo papel foi centralizar o comércio do Estado, tornando Vitória uma grande praça comercial de exportação (SIQUEIRA, 1995). Dessa forma, diante dos anseios políticos, em 1879 iniciaram-se os estudos de viabilidade de implantação do Porto. Nesse mesmo ano, foi realizada, pelo engenheiro norte-americano Milnor Roberts, uma primeira visita técnica, para definição do local adequado à instalação. No relatório de 1881, gerado por esse primeiro estudo, o engenheiro indicou “[...] a construção do ancoradouro em terras continentais em frente à cidade de Vitória, em território do atual município de Vila Velha, limite sul do município de Vitória” (FREITAS, 2009, p. 10).

Entretanto, com base em argumentação financeira, a proposta foi rejeitada. Assim, em 17 de dezembro de 1892, o Governo da República indicou a construção do cais no lado contrário ao sugerido no relatório de 1881 e outorgou “[...] por 50 anos a concessão das obras de construção e melhoramentos do porto, além de sua exploração, à Companhia Brasileira Torrens” (FREITAS, 2009, p. 10). Contudo, o fator político foi decisivo, pois a implantação do Porto no município de Vitória representava uma ferramenta importante para alavancar a Capital nos aspectos econômicos e sociais, estando nos planos do governo estadual torná-la um polo comercial e ampliar seu sítio urbano.

Desse modo, em 1910, Vitória iniciou as obras de expansão do seu porto pela companhia C. H. Walker & Co. Ltd., motivada pela economia em ascensão e pelo crescimento do volume de exportação de café no Espírito Santo.

A expansão do Cais Comercial de Vitória culminou na reformulação de toda a cidade que, para alcançar a imagem de um porto estruturado, implementou diversas

modificações urbanas, como aterros, reestruturação viária, saneamento urbano e criação de espaços públicos (FIM, 2015).

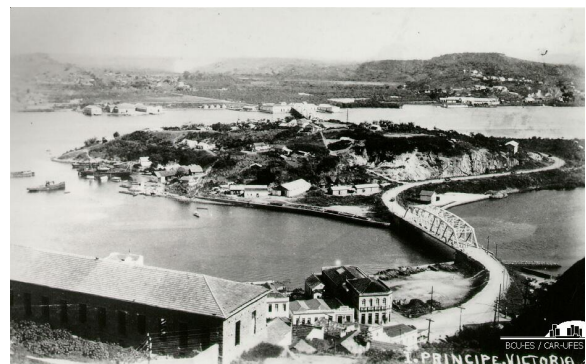
A noção de conferir a Vitória um caráter moderno [...] apoiou-se nos discursos sanitaristas que direcionavam projeto modernizador. Assim, foi concebido um plano em três dimensões: as obras de estruturação e aparelhamento do porto, saneamento da cidade e a reforma urbana. Seguindo o novo modelo urbanístico que predominava no Brasil em fins do século XIX e início do século XX, nos princípios da higienização/modernização europeia, Vitória aliou às reformas urbanas as obras do porto, enquanto agente maior do progresso do Estado e da modernização da cidade (SIQUEIRA, 2010, p. 565).

Com o advento da crise financeira causada pela Primeira Guerra Mundial, em 1914 as obras do Porto de Vitória foram paralisadas, sendo retomadas em 1925 e concluídas somente em 1940 (FREITAS, 2009; SIQUEIRA, 2010). Entretanto, nesse ínterim, o Poder Público deu prosseguimento às reformulações na cidade, promovendo a urbanização e criando condições para o desenvolvimento e expansão do Porto, através da construção de espaços públicos, pavimentação de vias e inauguração de rodovias e ferrovias para conectá-lo às regiões de seu interesse (SIQUEIRA, 2010), como pode ser visto nas Figuras 71 a 74.

Figura 71 – Construção dos trilhos da Figura 72 – Ilha do Príncipe e Ponte Florentino Avidos, que liga a Ilha de Florentino Avidos vistas do Moro do Quadro. Vitória ao Continente - 1920.



Fonte: Miranda (2001).
Acervo: Arquivo Geral de Vitória.



Fonte: Miranda (2001).
Acervo: SR.

Figura 73 – Avenida Jerônimo Monteiro recém-inaugurada, antiga Avenida Capixaba - 1929.



Fonte: Miranda (2001).
Acervo: Instituto Jones dos Santos Neves (ISJN).

Figura 74 – Avenida Jerônimo Monteiro reformulada, trecho da esquina da Praça da Independência, atual Praça Costa Pereira - 1936.



Fonte: Miranda (2001).
Acervo: IJSN.

O Porto de Vitória conta com quatro armazéns, construídos entre os anos de 1929 e 1940. Os Armazéns 1 e 2 foram concluídos em 1929, o Armazém 3, em 1935, e o Armazém 4, em 1940, ano da inauguração do Cais Comercial. Os armazéns eram tecnicamente necessários, entretanto marcavam o rompimento entre a Baía e a cidade, uma vez que impediam o acesso físico e visual do morador à linha de água (VITÓRIA; ÚNICA CONSULTORES, 2011). Nas Figuras 71 a 82, a seguir, observa-se a construção dos galpões e do Cais Comercial e a modificação causada pelos aterros na morfologia urbana, conduzindo a cidade a um traçado mais retilíneo, com ruas mais largas.

Figura 75 – Início da construção do Cais do Porto de Vitória – Construção do enrocamento - 1918.



Fonte: Miranda (2001).
Acervo: BCU.

Figura 76 – Aterros no Porto de Vitória - 1927.



Fonte: Miranda (2001).
Acervo: BCU.

Figura 77 – Vista parcial do centro de Vitória, destacando-se a Avenida República, o Parque Moscoso e o Porto, com o Armazém 3 em construção - 1930.



Fonte: Miranda (2001).
Acervo: SR.

Figura 78 – Armazém 2 no Cais do Porto de Vitória – 1936.



Fonte: Miranda (2001).
Acervo: IJSN.

Figura 79 – Plataforma em aterro com equipamentos portuários ao fundo - 1936.



Fonte: Miranda (2001).
Acervo: IJSN.

Figura 80 – Aterro do último trecho do Porto de Vitória, onde se localiza o prédio administrativo - 1940.



Fonte: Miranda (2001).
Acervo: IJSN.

Figura 81 – Armazém 3 em atividade (s/d).



Fonte: Acervo do Arquivo Público do estado do Espírito Santo (APEES).

Figura 82 – Prédios 4 e 5 e Armazéns 4 e 5 concluídos (s/d).



Fonte: Acervo da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa).

A economia internacional passou por significativas transformações, que repercutiram no estado do Espírito Santo a partir do encerramento do ciclo econômico pautado na exploração cafeeira e início do processo de industrialização, quando a cidade expandiu seu porto para além de suas fronteiras, alterando significativamente sua relação com ele e seu território, tema que será tratado a seguir.

3.2 A expansão do Porto: do Cais do Atalaia ao Complexo de Tubarão

Com a conclusão das obras do Porto de Vitória, em 1940, a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) iniciou a exploração de minério de ferro em Minas Gerais, configurando o Porto de Vitória como escoadouro do produto (Figura 83). Inicialmente as movimentações de minério eram realizadas no Cais Comercial, porém, tendo em vista que sua estrutura física não era adequada para atender a essa nova demanda, foi necessária uma nova ampliação, que compreenderia a criação de terminais especializados (RIBEIRO; SIQUEIRA, 2012).

Figura 83 – Embarque de minério de ferro no Porto de Vitória - 1940.

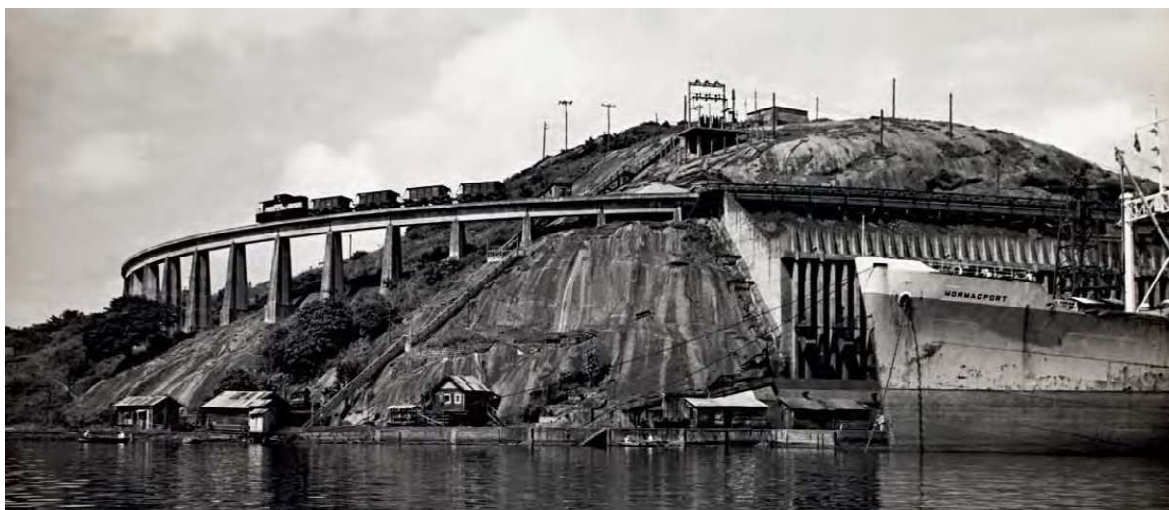


Fonte: Miranda (2001).
Acervo: Francisco Moraes.

Contudo, o Porto de Vitória, “[...] pelas próprias condições de seu sítio e natureza do cais, exclusivo para o movimento de mercadorias gerais e sacarias, não teve condições de manter o movimento comercial do minério” (RIBEIRO; SIQUEIRA, 2012, p. 396). Sua estrutura não possibilitava uma nova expansão para atender essa demanda. Assim, décadas após a primeira visita técnica para definição do local de implantação do Porto, conforme relatado anteriormente, o município de Vila Velha, diante da intenção de expansão do Porto e da probabilidade de as terras na margem oposta da Baía oferecerem área disponível para isso, voltou a ser considerado para esse fim.

No começo da década de 1940, iniciou-se, em Vila Velha, a construção do Cais Eumenes Guimarães, também conhecido como Atalaia (Figuras 84 e 85). Especializado em movimento de minério grosso, o cais funcionou até fins da década de 1960, quando foi inaugurado o Terminal de Tubarão (RIBEIRO; SIQUEIRA, 2012).

Figura 84 – Cais Eumenes Guimarães após a fixação das estruturas portuárias, com modificação do aspecto natural do elemento perceptivo - 1949.



Fonte: Vale (2012).

Figura 85 – Infraestruturas portuárias no Morro do Atalaia, com a alteração das características naturais do Morro, utilizado como suporte das operações portuárias com o minério - 1961.



Fonte: Miranda (2001).
Autor: Carlos Botelho.

Com o advento das novas tecnologias e das novas cadeias de comércio, o mercado internacional continuou ampliando sua cartela de produtos. Para atender as novas demandas e se adaptar aos novos produtos comercializados, em 1956 foi construído um novo cais, o Cais de Paul (Figura 86 a 88). Situado próximo ao Cais do Atalaia e especializado para movimento de minério fino, o Cais de Paul entrou em funcionamento no início dos anos 1960 (SIQUEIRA, 1994).

Figura 86 – O Porto de Paul. Ao fundo o Penedo, o início do Canal de Vitória e a Bacia do Rio Aribiri - 1961.



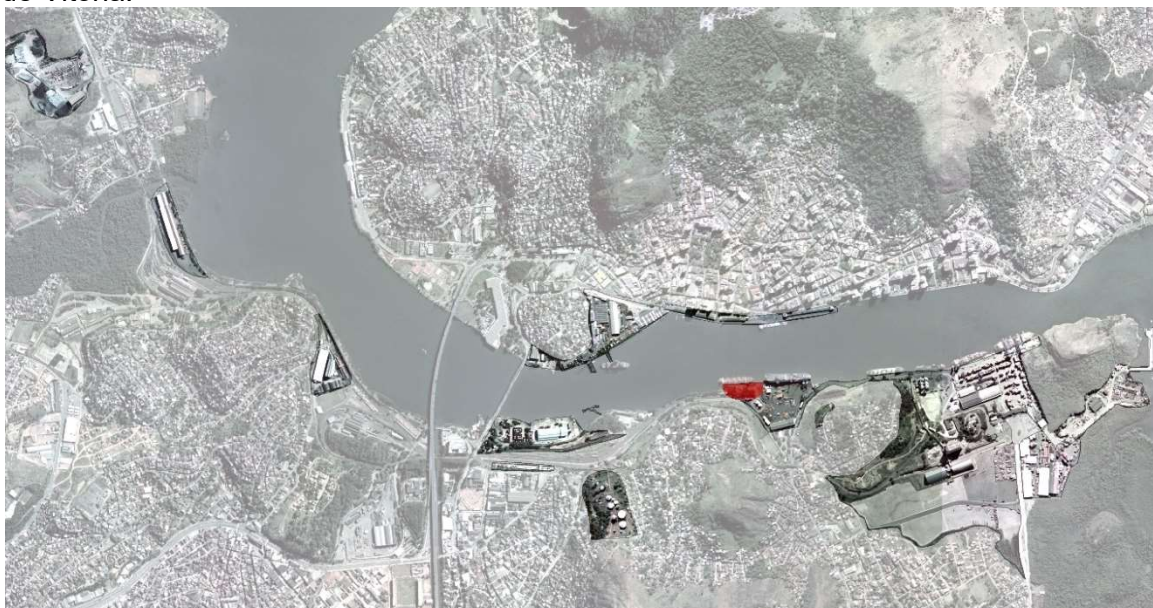
Fonte: Miranda (2011).
Autor: Carlos Botelho. Acervo: IJSN.

Figura 87 – O Porto de Paul. Ao fundo, o Cais Comercial e parte do centro de Vitória - 1961.



Fonte: Miranda (2011).
Autor: Carlos Botelho. Acervo: IJSN.

Figura 88 – Localização do Cais de Paul (em vermelho) dentro do complexo portuário de Vitória.



Fonte: Elaborado pela autora e pelo grupo de pesquisa do Nau-Ufes, com base nos limites levantados por Fim (2015) utilizando imagem adaptada do software Google Earth em sua versão livre. Acesso em: 20 jun 2016.

Com o avanço da construção das instalações portuárias em seu sítio, Vila Velha passou por uma extensa modificação territorial, “[...] por meio de aterros, supressão de áreas de vegetação e artificialização dos referenciais paisagísticos, para atender às demandas portuárias” (FIM, 2015, p. 105). Essas alterações podem ser observadas nas Figuras 89 e 90, que mostram a região em dois momentos, na década de 1930 e na de 1960.

Figura 89 – Vitória ao fundo e Vila Velha em primeiro plano - 1930.*



Fonte: Miranda (2001).

Acervo: SR.

(*) Observa-se que o município de Vila Velha ainda preserva suas reentrâncias e seu traçado natural, que seria fortemente alterado com a presença das instalações portuárias.

Figura 90 – O Cais Comercial do Porto de Vitória à esquerda e o Porto de Paul à direita - 1960.*



Fonte: Miranda (2001).

Acervo: IJSN.

(*) Vila Velha já apresenta parte de seu território alterado, mas ainda preserva braços de água próximos ao Penedo, que seriam aterrados posteriormente para instalação de novos terminais portuários.

Para atender às demandas do Porto e visando à conquista de novas áreas e ao embelezamento da cidade, a Capital sofreu um reordenamento urbano, por meio de aterros realizados em diversos pontos da cidade (FREITAS, 2004; VASCONCELOS, 2011). Os aterros mais significativos feitos com esse intuito foram o da Esplanada Capixaba, em 1950, que criou uma extensa plataforma à beira-mar (Figuras 91 a 93), e o aterro a nordeste da Ilha do Príncipe, em 1960, que alterou a condição de isolamento de Vitória, tornando obsoleta um trecho da Ponte Florentino Avidos, que agora é conhecida como Ponte Seca (Figura 94)

Figura 91 – A Baía de Vitória antes dos aterros de Bento Ferreira à Curva do Saldanha - Década de 1950.*



Fonte: Arquivo da Prefeitura Municipal de Vitória (PMV).

(*) Observa-se o quebra-mar entre a Ilha da Fumaça e a região que viria a ser Bento Ferreira.

Figura 92 – Aterro para a construção da Esplanada Capixaba e da Avenida Beira-Mar, que alterou a linha de contorno da Ilha de Vitória e provocou o estreitamento da Baía - Década de 1950.



Fonte: Ribeiro (2008).

Figura 93 – Vista área da Esplanada Capixaba - 1960.*



Fonte: Miranda (2001).

Acervo: BCU.

(*) Observa-se a modificação da organização urbana da cidade provocada pelas obras de crescimento portuário.

Figura 94 – Aterro da Ilha do Príncipe - Década de 1960.*



Fonte: Vitória; Única Consultores (2011).

Acervo: Codesa.

(*) O aterro anexou a Ilha do Príncipe à Ilha de Vitória, tornando obsoleta parte da Ponte Florentino Avidos, que ficou conhecida como Ponte Seca.

Paralelamente ao crescimento do Porto ocorria o aprimoramento do transporte ferroviário e a expansão da malha rodoviária. Com as transformações econômicas, sucederam-se novas expansões da hinterlândia do Porto e das

instalações portuárias, visando adequá-las à transação dos novos produtos que passaram a ser comercializados.

Em 1963, para atender à demanda portuária de exportação de minério de ferro, iniciaram-se as obras do Terminal de Tubarão (Figura 95 a 98), uma grandiosa estrutura construída no município de Vitória, em uma área predominantemente sem urbanização e afastada da mancha urbana, que, por questões técnicas e logísticas, foi erguida distante dos demais terminais portuários existentes, num local conhecido como Ponta de Tubarão, uma vez que a Baía de Vitória não absorvia tecnicamente o aumento do porte dos navios e o volume das exportações (SIQUEIRA, 1995).

A construção desse novo porto gerou, além do crescimento evidente da economia capixaba, o estímulo ao crescimento urbano de Vitória, criando um novo vetor de expansão urbana, que alterou o uso do território e a paisagem da Capital (FIM, 2015).

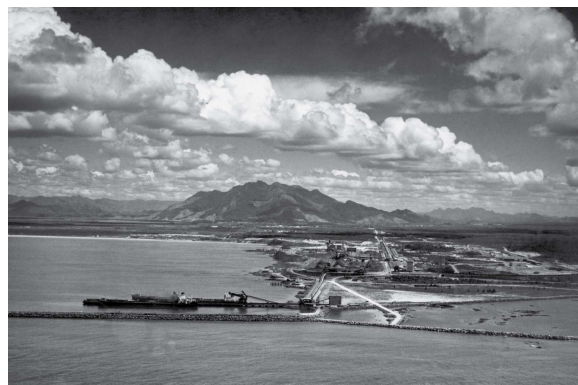
Figura 95 – Obras de construção do Terminal de Tubarão - Década de 1960.*



Fonte: Ribeiro (2008).

(*) Observa-se a alteração do sítio resultante do processo de artificialização da região litorânea, ainda desocupada.

Figura 96 – Vista aérea da construção do Terminal Marítimo de Tubarão.



Fonte: Vale (2012).

Figura 97 – Vista aérea das obras de expansão do Terminal de Tubarão – 1971-1972.



Fonte: Vale (2012).

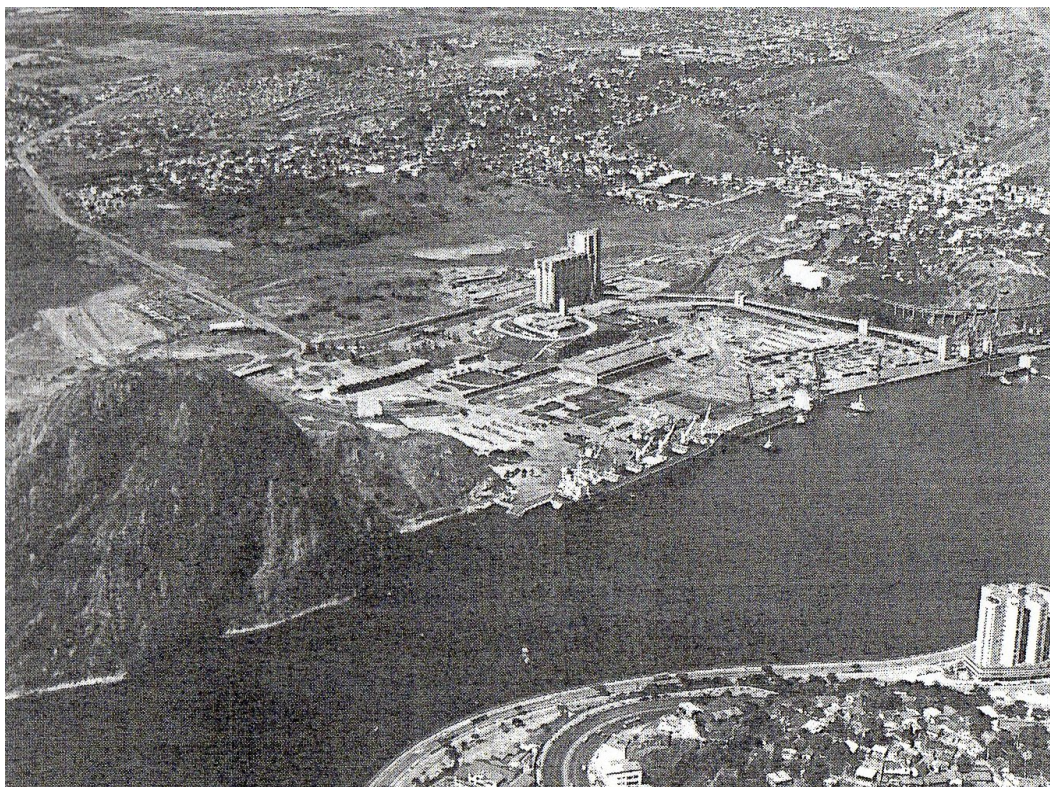
Figura 98 – Duas usinas de pelotização com o pátio de estocagem de minério e dois cais do Terminal de Tubarão ao fundo – 1978.



Fonte: Vale (2012).

As instalações e ampliações das estruturas portuárias no município de Vila Velha continuaram e, em 1973, iniciou-se a construção do Cais de Capuaba, dotado de instalações de silagem e frigorificação. Inaugurado em 1984, o Cais (Figuras 99 a 102) movimenta contêiner, carga geral, trigo e malte e está organizado em dois terminais: o Terminal de Vila Velha (TVV) e o Terminal da Companhia Portuária de Vila Velha (CPVV) (VASCONCELOS, 2011). Segundo a autora, o TVV é o único do Estado especializado em contêineres e engloba também o Dolfin de Atalaia, especializado em operações com graneis líquidos.

Figura 99 – Cais de Capuaba, Vila Velha - 1985.



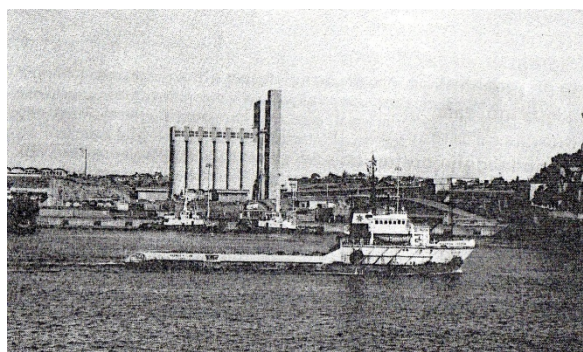
Fonte: Siqueira (1994).
Acervo: Codesa.

Figura 100 – Obras de construção do Cais de Capuaba, Vila Velha - 1970.



Fonte: Ribeiro (2008).

Figura 101 – Silo vertical de Capuaba - 1984.



Fonte: Siqueira (1995).
Acervo: Codesa.

Figura 102 – Cais de Capuaba (1), TVV (2) e CPVV (3) (em vermelho) dentro do complexo portuário de Vitória.

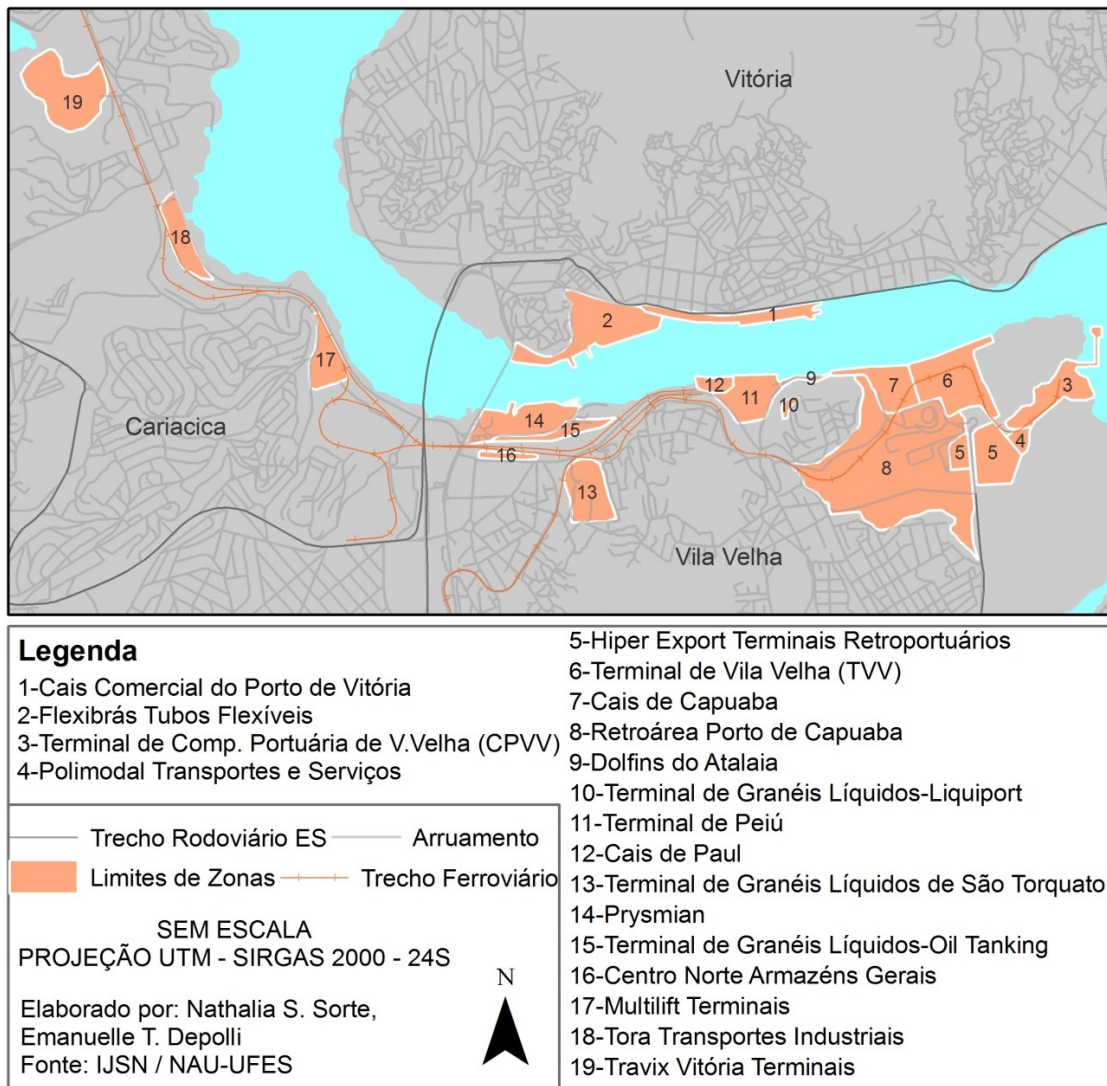


Fonte: Elaborado pela autora e pelo grupo de pesquisa do Nau-Ufes, com base nos limites levantados por Fim (2015) utilizando imagem adaptada do software Google Earth em sua versão livre. Acesso em: 20 jun 2016.

Essas estruturas respondem à inserção do Complexo Portuário Capixaba no Programa Nacional de Corredor de Transportes para Exportação, nos anos de 1970, graças ao qual o complexo portuário faria parte da cadeia de escoamento da produção de cereais do Cerrado Brasileiro, participando assim de transações de mercadorias que não tinham o Estado como produtor ou destino final (CAMPOS, 2004; FIM, 2015).

Na Figura 103, identificam-se os terminais e as retroáreas que compõem o Porto de Vitória, situados nos municípios de Vitória e Vila Velha.

Figura 103 – Delimitação das áreas que compõem a consolidação portuária na Baía de Vitória.



Fonte: Elaborado pela autora e pelo grupo de pesquisa do Nau-Ufes, com base nos limites levantados por Fim (2015), utilizando imagem adaptada do software Google Earth em sua versão livre. Acesso em: 20 jun 2016.

Novas expansões ocorreram, superando distâncias e limites até então relatados, dando origem a outras instalações portuárias, que modificaram novamente a escala portuária e culminaram em outra reformulação urbana e de frente marítima, conforme podemos verificar nas imagens a seguir (Figuras 104 a 109). O impacto de todas essas modificações foi extremamente forte, capaz de alterar as relações sociais e paisagísticas presentes anteriormente nesses locais, dos lados tanto de Vitória quanto de Vila Velha. Essas dinâmicas serão abordadas no tópico subsequente, com ênfase na evolução da relação da cidade com o Porto e dos espaços gerados e alterados por ela.

Figura 104 – Foto de 1970, com a sobreposição da delimitação das áreas que compõem atualmente a consolidação portuária na Baía de Vitória (em amarelo).

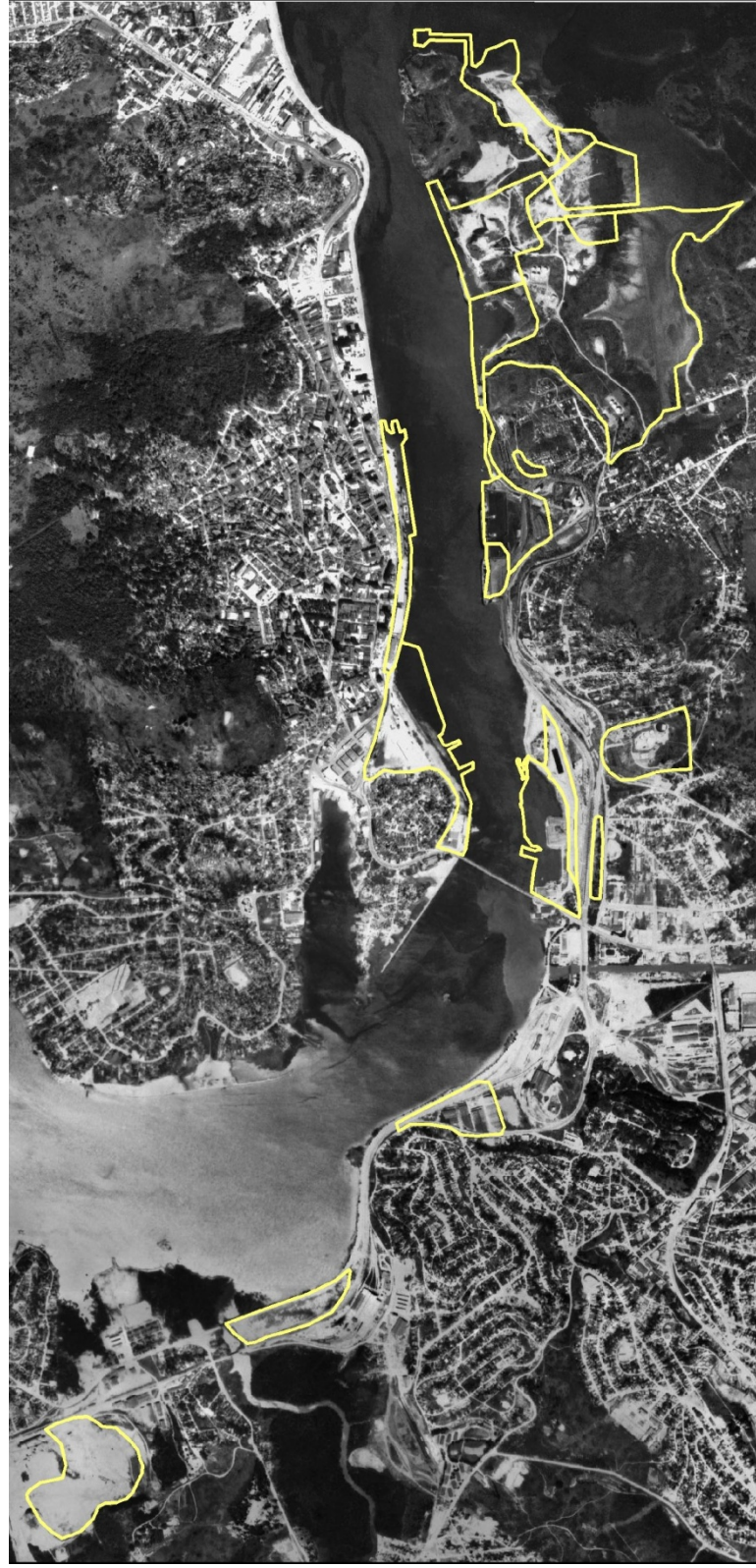


Figura 105 - Foto de 1978, com a sobreposição da delimitação das áreas que compõem atualmente a consolidação portuária na Baía de Vitória (em amarelo).



Figura 106 - Foto de 1998, com a sobreposição da delimitação das áreas que compõem atualmente a consolidação portuária na Baía de Vitória (em amarelo).



Figura 107 - Foto de 2005, com a sobreposição da delimitação das áreas que compõem atualmente a consolidação portuária na Baía de Vitória (em amarelo).



Figura 108 - Foto de 2007, com a sobreposição da delimitação das áreas que compõem atualmente a consolidação portuária na Baía de Vitória (em amarelo).

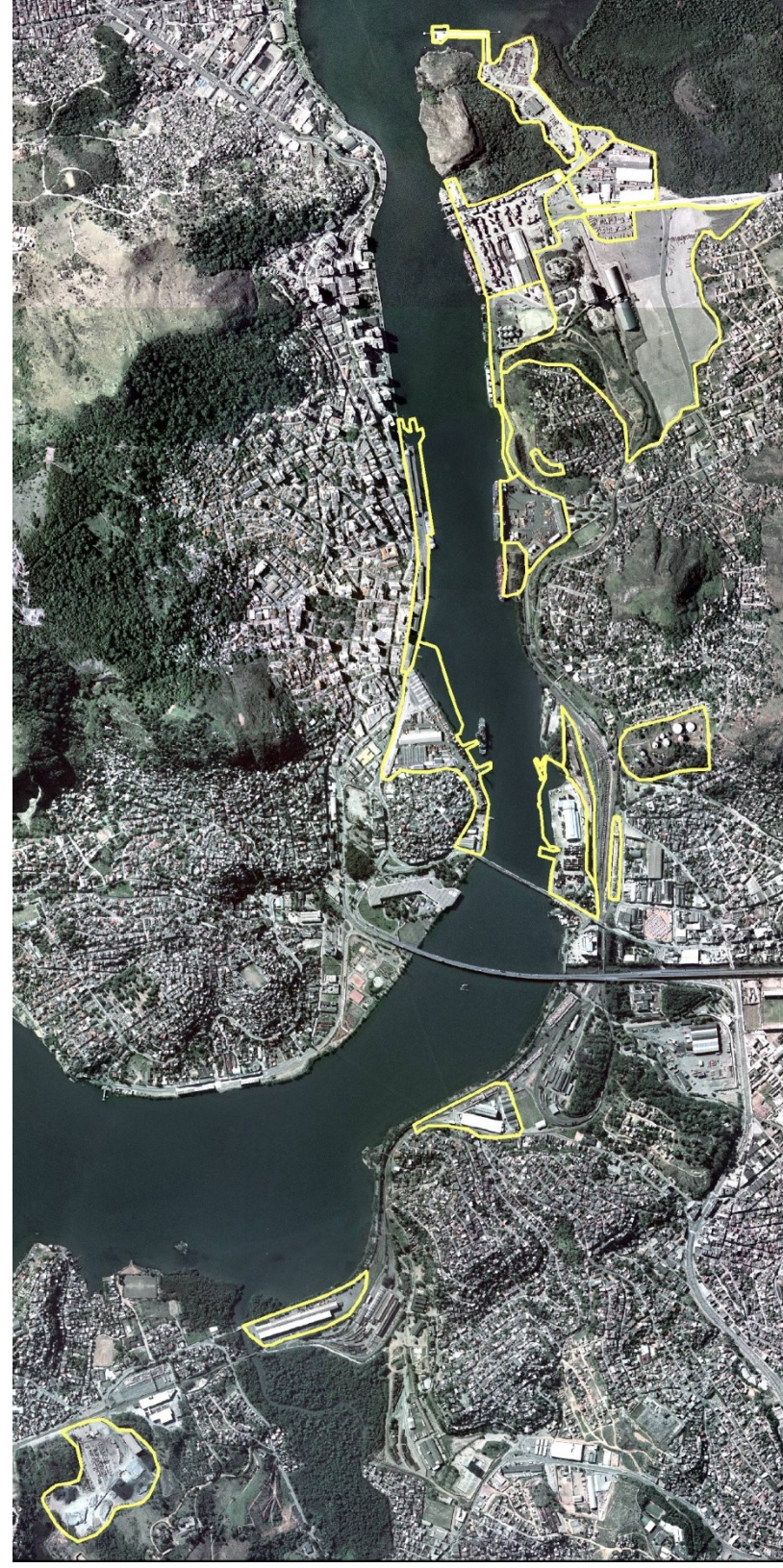


Figura 109 - Foto de 2012, com a sobreposição da delimitação das áreas que compõem atualmente a consolidação portuária na Baía de Vitória (em amarelo).



Fonte: Elaborado pela autora e pelo grupo de pesquisa do Nau-Ufes, com base nos limites levantados por FIM, 2015, utilizando imagem adaptada do software Google Earth em sua versão livre. Acesso em: 20 jun 2016.

4 A RELAÇÃO PORTO-CIDADE E OS ATORES SOCIAIS

Nos capítulos anteriores, foi abordado o tratamento dado à problemática da obsolescência de áreas destinadas a atividades portuárias no Brasil e no mundo e à recorrência dessa problemática nas discussões acerca dos projetos de revitalização dos centros urbanos das cidades portuárias, a partir do final da segunda metade do século XX.

A literatura urbanística dedicada ao tema “[...] ampara-se, entre outras bases, nas teses sobre o mundo globalizado e no receituário para a inserção competitiva dos lugares nos fluxos globais de riqueza” (SOARES; LIMA JUNIOR, 2005, p. 2), inserindo assim as discussões acerca das cidades portuárias no rol dos grandes projetos de revitalização urbana, como é o caso de Vitória (VASCONCELOS, 2011).

O complexo portuário do Espírito Santo é um dos maiores da América Latina, responsável pela movimentação em torno de 45% do Produto Interno Bruto (PIB) estadual²². Conforme descrito no capítulo anterior, é composto atualmente pelos portos de Tubarão e Praia Mole, em Vitória; Ubu, em Anchieta; Portocel, em Aracruz, e Vitória, em Vitória e Vila Velha. Apesar de dispor de instalações no município de Vila Velha, é na área do Porto localizada no município de Vitória, conhecido como Cais Comercial de Vitória, que se assenta o recorte deste trabalho.

A justificativa para o recorte se dá pelo fato de essa área situar-se no centro histórico da Capital e ter sido fator preponderante para o desenvolvimento econômico, urbano e social do Município, constituindo, assim, importante elemento histórico, cujo futuro, no entanto, se encontra, desde 1990, no centro de um grande debate, envolvendo atores sociais, o Poder Público e a academia.

Antes de iniciar a discussão sobre o futuro do Cais Comercial de Vitória, será feita uma análise da relação cidade-porto, sob a luz do modelo elaborado por Hoyle (1989), para identificar as alterações pelas quais passou e o modo como esse processo caminhou para a situação atual.

²² Dados informados pelo Governo do Estado do Espírito Santo em 2010. Disponível em: < <http://www.es.gov.br/EspiritoSanto/paginas/portos.aspx> >. Acesso em: 20 jul. 2016.

4.1 A evolução da relação porto-cidade

O capítulo anterior descreve a implantação do Porto de Vitória e seu desenvolvimento. Nesse cenário, notam-se modificações lentas na relação entre a cidade e o Porto. Sem dúvida, o que antes era o centro da produção e da vida da cidade passou a ser um dos pontos de conflito. A abordagem histórica anterior indica a extensão do alcance do Porto tanto na escala urbanística quanto na vida cotidiana. A seguir, busca-se expor a evolução dessa relação entre a cidade e o Porto de Vitória a partir do modelo teórico basilar elaborado por Brian Hoyle (1989)²³. Assim, intenciona-se subsidiar uma visão prospectiva sobre a área portuária tradicional da capital capixaba, ainda que hipotética. Porém, os discursos presentes nos modelos evolutivos não são neutros, pelo contrário, são formalizações alimentadas por uma realidade bem mais complexa. Contudo, constituem aparatos conceituais importantes para elucidar as mudanças das cidades portuárias ao longo do tempo.

A partir da década de 1980, movido pelo incremento da lógica do capital globalizado, o Porto de Vitória passou por novas transformações, além das identificadas anteriormente, que não só afetaram a região na qual está inserido, como também alteraram a escala da sua hinterlândia e, novamente, a configuração urbana da cidade.

As instalações portuárias do estado do Espírito Santo são inicialmente integradas à cidade (Porto de Vitória), progressivamente transferidas para fora da mancha urbana (Porto de Tubarão e de Praia Mole), e posteriormente totalmente afastadas da conurbação metropolitana (Portocel e Porto de Ubu). Acompanham o fenômeno contemporâneo de autonomização da estrutura física dos portos marítimos. Atualmente, a implantação da logística multimodal regida por estratégias de escala mundial, articula as diferentes redes de infraestrutura de alcance global, instaurando novas territorialidades portuárias e industriais que emergem nas cidades independentes de suas características locais (CAMPOS, 2005, p. 1).

Não há dúvidas de que o Porto foi fator estratégico para o desenvolvimento urbano, econômico e social de Vitória, assim como ocorreu em diversas outras cidades portuárias no Brasil, uma vez que “[...] as cidades cresciam em dependência das atividades do porto e de sua hinterlândia, e o porto dependia do seu suporte para o

²³ Neste trabalho não serão detalhados os estudos de Hoyle. É, sim, proposto um paralelo entre o desenvolvimento da cidade de Vitória e as etapas apresentadas pelo autor. Esse paralelo não é inédito (Ver VASCONCELLOS, 2011).

movimento de seus fluxos comerciais e de serviços” (RIBEIRO; SIQUEIRA, 2012, p. 5). Vitória continuava seguindo os mesmos passos de outras cidades portuárias, nas quais a relação entre o porto e a cidade foi alterada, desaparecendo a mistura das funções portuárias com as urbanas. No auge desse afastamento funcional, a cidade voltou suas costas para o porto, situação que pode ser explicada pelo modelo de evolução da interface cidade-porto elaborado por Brian Hoyle (1989), expresso na Figura 110.

Hoyle apresenta um quadro cronológico com cinco fases, mostrando a evolução da interface cidade-porto desde a Antiguidade Medieval até os anos de 1990. Esse quadro é extremamente oportuno para explicar a evolução dessa relação em Vitória, demonstrando como o mercado e a lógica de urbanização neoliberalizada agem, impulsionando as modificações pelas quais a cidade passa.

Figura 110 – Evolução da cidade portuária.

ETAPA	SÍMBOLO		PERÍODO	CARACTERÍSTICAS
	Cidade	Porto		
I - Porto-Cidade primitivos			Antiguidade/ Medieval Até o século XIX	Íntima associação espacial e funcional entre cidade e porto
II - Porto-Cidade em expansão			Século XIX – início do século XX	Rápido crescimento comercial/industrial, forças de crescimento para o porto desenvolver-se mais além do limite com a cidade, com cais linear e indústrias de carga fracionada.
III - Porto-Cidade industrial moderno			Metade do século XX	O crescimento industrial (especialmente as refinarias) e a introdução de contêineres/ro-ro(roll-on/roll-off) impõe ao porto a necessidade mais espaços
IV - Recuo da frente marítima			1960-1980	As mudanças na tecnologia marítima induzem o crescimento das áreas de desenvolvimento industrial e marítimo separadas
V - Remodelação da frente marítima (waterfront)			1970-1990	O porto moderno consome grandes áreas (de terra/mar): renovação urbana do núcleo original

Fonte: Disponível em <http://confins.revues.org/docannexe/image/7685/img-2.jpg>.

Seguindo o modelo de Hoyle (1989), a fase “Porto-Cidade primitivo” inicia-se com o surgimento do porto, que corresponde a um período no qual ele mantém uma

relação intrínseca com a cidade e o tecido urbano, uma relação marcada pelo beneficiamento mútuo e pela fluidez das fronteiras portuárias e urbanas (MONIÉ; VASCONCELOS, 2012). Observa-se que essa primeira fase de Hoyle vai ao encontro da segunda fase da *Long Wave Theory*, de Kondratieff, já abordada no Capítulo 1 deste trabalho, na qual é destacada a relação simbiótica entre porto e cidade.

No caso de Vitória, essa primeira fase ocorreu no início da formação da cidade, em 1551, quando o Porto existiu apenas de forma embrionária, e perdurou até o início do século XX, quando deu lugar à fase “Porto-Cidade em expansão” (Figura 111).

Figura 111 – Trabalhadores descarregando caminhões de minério de ferro no Porto de Vitória-ES (s/d).*



Fonte: Vale (2012).

(*) Observa-se a contiguidade física entre áreas portuárias e urbanas.

A primeira fase perpassa a Proclamação da República, no final do século XIX, quando “[...] o Espírito Santo ganhou autonomia política, econômica e administrativa, Vitória amadureceu como cidade e seu porto se consolidou como tal” (VASCONCELOS, 2011, p. 151). Essa autonomia política e a consolidação do Porto iniciaram processos de modernização e urbanização na cidade, processos para os quais o Porto tinha papel fundamental:

A construção do Porto seria responsável pela concepção de outra cidade, praticamente todos os antigos cais desapareceram para dar origem ao Porto. Todo o desenho da ilha foi assim modificado. Morreu a cidade colonial, voltada para o mar, e uma outra começou a ser erguida (ABREU et al., 1993, p. 33, apud VASCONCELOS, 2011, p. 151).

A segunda fase, “Porto-Cidade em expansão”, inicia-se no século XIX e marca o início da dinâmica de distanciamento do porto em relação à cidade, quando ambos têm demandas próprias e, em alguns casos, divergentes. Seu surgimento baseia-se no desenvolvimento tecnológico, que facilita a circulação de pessoas, bens e informação e modifica as atividades industriais, expandindo-as e alterando sua escala. Uma vez que os navios modernos passam a ter maior capacidade de carga e as suas rotas são ampliadas, faz-se necessário realizar modificações na estrutura portuária para atender essa nova realidade.

Em Vitória, a fase II, “Porto-Cidade em Expansão”, abarcou as décadas de 1940, 1950 e 1960. Teve como marco inicial “[...] o início da passagem da estrutura socioeconômica agrícola-rural para outra industrial-urbana e como ponto de corte a construção do Porto de Tubarão, em 1966” (VASCONCELOS, 2011, p. 198). Observa-se que nessa fase ocorreu a ampliação da estrutura portuária para o município vizinho de Vila Velha, ainda nas margens da Baía de Vitória, portanto nas imediações da área central tradicional de Vitória, lugar do seu centro histórico. Desse modo, a década de 1940 se apresenta como ponto de inflexão inicial entre as fases I e II, e a década de 1960, como ponto de corte final da periodização das mudanças.

Nessa fase, a economia sofreu os efeitos da crise de 1929, fazendo com que o País, de modo geral, e o Estado, em particular, alterassem sua base econômica, conferindo pouca ênfase ao comércio do café para investir no setor industrial.

Ao longo desse processo de modificação econômica, cidade e porto iniciaram uma separação, quando ambos amadureceram e se autonomizaram, tornando o Porto não mais uma parte da cidade, à qual seu crescimento estava vinculado, mas unicamente uma ferramenta para atingir metas econômicas, a despeito das dinâmicas e processos de urbanização. Nesse momento, a relação física foi marcadamente modificada, como mencionado, o Porto se expandia para o continente, ampliando sua área para o outro lado da Baía (VASCONCELOS, 2011).

Vasconcelos identifica três elementos principais que marcam esse processo de distanciamento:

(a) a desvinculação da construção do porto da construção da cidade, (b) o crescimento relativo do porto maior do que o da cidade e, cada vez mais, (c) a vinculação do porto à sua atividade fim e da cidade às questões de natureza urbana (VASCONCELOS, 2011, p. 200).

As demandas estruturais elencadas na fase II trazem consigo alteração nas áreas próximas ao porto e na forma como essa hinterlândia é utilizada e percebida tanto pelo porto quanto pela cidade. Isso se torna ainda mais presente na fase III, conhecida como “Porto-Cidade industrial moderno”. Essa nova fase abarca as primeiras décadas do século XX e é marcada pela continuação dos impactos causados pela evolução tecnológica e suas demandas técnicas. Entretanto, se na fase anterior os portos foram readaptando-se e reestruturando-se para atender a essa nova demanda, na fase III isso não é mais possível, uma vez que as questões técnicas são mais profundas. Diversos portos passam a não ter mais estrutura para atender às logísticas de transporte e armazenamento. Como já dito, isso exige a construção de nova estrutura portuária, agora em áreas maiores e mais afastadas do centro da cidade, em locais com maior infraestrutura viária, calado mais profundo e com mais retroáreas, entre outros elementos.

Novamente as fases de Hoyle e Kondratieff coincidem. Ambos citam esse momento como de modificação importante nas estruturas portuárias centrais, que perdem espaço e passam a servir como áreas de armazenamento. Algumas delas são eliminadas em detrimento de novos complexos portuários. Observa-se, com isso, modificação no gerenciamento do porto e, conseqüentemente, mudança na relação com a cidade, ficando assim demarcada a fase IV, conhecida como “Recuo da frente marítima”.

Para Vasconcelos (2011), em Vitória, as fases III e IV se sobrepuseram devido ao processo de industrialização consolidado somente na segunda metade do século XX. Em 1962, o estado do Espírito Santo viveu uma forte crise cafeeira e, em 1966, iniciou-se a política de erradicação dos cafezais, assim como ocorreu em várias partes do País. Segundo Campos Junior (2002), foram erradicados mais de 50% dos cafezais do Estado, o que afetou cerca de 240 mil pessoas que, em grande parte, migraram para a Capital em busca de novos postos de trabalho, agravando ainda mais os problemas sociais e urbanos que a cidade enfrentava.

A crise do café, conseqüentemente, afetou o Porto, uma vez que este exportava uma grande quantidade do produto. Desse modo, o minério de ferro e outros produtos secundários aos poucos tomaram a frente das atividades portuárias. Nesse momento, a dinâmica portuária se tornou muito maior do que os interesses da cidade, que passou a ser interligada a um complexo portuário. Diante das novas demandas urbanísticas e sociais, a cidade relegou “[...] o porto a um plano secundário e até de indiferença, visto como parte de um aglomerado urbano. É nesse período que, de fato, cidade e porto viram as costas um para o outro” (VASCONCELOS, 2011, p. 220).

Todos esses fatos associados ao processo de industrialização pavimentaram um caminho onde porto e cidade tomaram caminhos paralelos, mas desconexos. Dada a localização do porto no centro urbano da cidade, a interface entre eles é inevitável. Porém, tanto o porto quanto a cidade parecem negá-la. Para o porto, a cidade é beneficiária de suas atividades e um empecilho ao crescimento de sua retroárea e à movimentação de cargas. Para a cidade, a atividade portuária atrapalha a mobilidade urbana, polui o visual do núcleo histórico da cidade – agora conhecido como “Centro” – e impossibilita aos habitantes a paisagem de sua baía. Ao terminar o século, a interface cidade-porto é marcada pelo conflito e ausência de diálogo (VASCONCELOS, 2011, p. 203).

A privatização dos portos, na década de 1990, a containerização das cargas e a ampliação do porte dos navios impactaram sobremaneira a configuração do Porto, e a sua hinterlândia foi ampliada ainda mais. A implantação dos portos secos, dos terminais retroportuários alfandegados e dos condomínios de logística integrada aumentou a parte do território econômico dos portos, configurando “[...] extensas áreas operacionais de polos de comércio e serviços retroportuários, regidos sob a ótica empresarial de otimização da logística e armazenagem de apoio ao comércio exterior” (CAMPOS, 2005, p. 1).

Com todos esses conflitos instaurando-se na cidade, a separação entre cidade e porto continuava agravando-se. De modo geral, nos anos de 1970, começaram a surgir em diversos lugares do mundo projetos de reconversão da área portuária, seguindo o padrão urbanístico denominado *waterfront*. Iniciou-se, então, a quinta e última fase proposta por Hoyle: a de “Remodelação da frente marítima”.


É sabido que os movimentos de *waterfront*, já abordados detalhadamente no Capítulo 1, implicam a reconversão de áreas urbanas em espaços de lazer para a cidade. No caso de Vitória, essas ideias ganharam expressão mediante uma série de propostas e soluções para as áreas que se encaminhavam para a obsolescência no

Porto de Vitória. Diversos projetos foram propostos institucionalmente, em âmbito tanto municipal e federal como acadêmico. A interface cidade-porto modificou-se novamente, ao menos no discurso das propostas, e a cidade e seu porto deixaram de caminhar separadamente para ter seus caminhos cruzados ainda de forma conflituosa, na qual se veem um como entrave do outro.

A contínua evolução tecnológica, somada à globalização, prossegue, modificando as relações comerciais, determinando diretamente as estruturas portuárias e modificando as operações que ocorrem nos portos. Sendo assim, infraestruturas, que antes eram tidas como obsoletas e em fase de encerramento, adquirem sobrevida, demandando revisão na forma de se relacionar com a cidade, tendo em vista que projetos de *waterfront* nos moldes-padrão já não são mais passíveis de implantação nesses locais, como vinha acontecendo até então.

Diante dessa nova demanda, Hoyle propõe atualização da evolução cidade-porto (2006, p. 17, apud VASCONCELOS, 2011, p. 33), com a inserção de mais uma etapa no modelo de evolução da interface cidade-porto, denominada etapa VI, ou “Renovação dos laços cidade-porto” (Figura 112).

Figura 112 – Nova etapa do modelo de evolução da cidade portuária.

ETAPA	SÍMBOLO	PERÍODO	CARACTERÍSTICAS
VI - Renovação dos laços cidade-porto		1980-200	A globalização e a intermodalidade transformam o papel dos portos: novas associações cidade-porto; a reconversão urbana estreita a integração cidade-porto

Fonte: Vasconcelos (2011).

Essa nova etapa mostra que a cidade reconhece que o porto vai permanecer ocupando as áreas centrais da cidade e que o porto percebe que deve integrar-se à cidade, para hipoteticamente crescer junto com ela, integrado à vida urbana. Aposta-se, assim, não numa substituição, mas numa integração das estruturas portuárias.

Nesse contexto, Vasconcelos (2011) indica quatro dimensões a serem consideradas no desenvolvimento da cidade portuária de Vitória. Reafirma-se a relevância do exposto pela autora, com o detalhamento das quatro dimensões (tecnologia, arranjos espaciais, cultura e papel de usuários, governos locais e autoridades portuárias) no decorrer desta dissertação, a saber:

[...] (a) tecnologia, na medida em que se desenvolvem, os portos devem se adaptar; (b) arranjos espaciais, que dependem muito das condições técnicas; (c) cultura, que deve ser considerada com base na mistura de diferentes atividades, povos e funções; e (d) o papel de usuários, governos locais e autoridades portuárias na gestão da mudança das funções portuárias. É importante que seja relevado o papel das forças tecnológicas e sociais e das economias externas como determinantes da estrutura espacial e das funções portuárias nas cidades portuárias (VASCONCELOS, 2011, p. 52).

Em suma, todas as etapas descritas anteriormente, assim como a evolução histórica do Porto de Vitória, abordada nos itens 3.1.1 e 3.1.2, buscam estabelecer uma síntese de fatos que marcam a relação cidade-porto, baseadas em Hoyle (1989) e Vasconcelos (2011).

4.2 O papel dos atores sociais na reestruturação da frente marítima do centro da cidade

A relação cidade-porto se faz presente nas cidades portuárias de forma peculiar e se mantém quando ambos preservam “[...] interdependências ou reproduzem socialmente identidades e culturas criadas a partir da trajetória comum”. Entretanto, em alguns casos, porto e cidade “[...] seguem rumos diferentes e muito pouco do ser cidade portuária permanece na memória e no sentimento dos seus habitantes” (VASCONCELOS, 2014, p. 2).

Em Vitória, a existência de um complexo portuário e a falta de políticas públicas que fortaleçam a identidade do porto como bem cultural e patrimonial culminaram na redução da “[...] importância de seu primeiro porto – o Porto de Vitória” (VASCONCELOS, 2014, p. 2).

Conforme exposto na introdução deste capítulo, a discussão do presente trabalho se assenta em um ponto específico do território da cidade de Vitória, o Cais Comercial de Vitória, voltado para o centro da Capital, tendo como recorte essa

parte tão rica e importante para a história da cidade e com extenso potencial de aproveitamento voltado para a comunidade do entorno, entre outros méritos.

A revisão histórica da cidade e a análise da relação com seu porto forneceram informações importantes. Para compreender o futuro desse espaço faz-se necessário entender o que os vários atores sociais planejam e pensam para o local. Com esse intuito, foram realizadas entrevistas com o Poder Público, que representa as forças governamentais, e com atores sociais, que traduzem a visão da população em relação ao espaço.

As entrevistas foram realizadas por meio de um questionário com perguntas semiestruturadas, elaboradas com base em consultas a documentos institucionais predefinidos: o Plano Diretor Urbano (PDU) de Vitória, dos anos de 1984, 1994 e 2006; o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário (PDZP), dos anos de 1995 e 2001; o Planejamento Urbano Interativo do Centro (PUIC), de 2006, e o Plano de Proteção da Paisagem do Centro, de 2011.

As questões abordadas, citadas nos Apêndices do trabalho, buscam obter informações do Poder Público e de institutos e associação de moradores quanto ao futuro do Porto, à sua identificação como patrimônio histórico e à sua percepção como parte da paisagem da cidade. A pesquisa de campo foi de grande valia e segue inserida ao longo dos tópicos subsequentes.

4.2.1 O Poder Público e os conflitos entre reconversão e sobrevida

A quinta fase da relação cidade-porto de Hoyle (1989), abordada anteriormente, demonstra que a rápida transformação econômica e tecnológica pela qual os portos passaram trouxe consigo a demanda por áreas maiores tanto no mar quanto na terra, uma vez que os navios foram agigantados e a forma de armazenamento das cargas mudou. Assim, áreas portuárias tornaram-se gradativamente insuficientes ou obsoletas, sendo, em muitos casos, abandonadas. Isso ocorre principalmente nas áreas portuárias localizadas em centros urbanos, que não oferecem mais ao porto condições de expansão. Tais áreas tornam-se vazios urbanos que são posteriormente reconvertidos.

No Porto de Vitória, esse processo foi sentido uma vez, quando as limitações técnicas foram responsáveis pela expansão do Porto para a cidade de Vila Velha, e novamente encontra bases quando novas limitações técnicas se apresentam e a implantação de outros portos no litoral do Estado reacende as discussões e torna plausível debates acerca de uma possível saída do Porto de Vitória do centro da Capital.

Essas discussões estão em pauta desde a década de 1990 e, desse momento até os dias de hoje, muitas foram as propostas elaboradas para o local. Os argumentos empregados diferem, apoiados nos interesses que cada ator envolvido tem para a cidade, e indicam a diversidade de grupos envolvidos na discussão. Em um artigo publicado em 2005, Soares e Lima Junior (2005) identificam que o debate está centrado em três grupos distintos, com intenções distintas, tal como ocorre ainda em 2016.

O primeiro grupo é formado pelos órgãos administradores da atividade portuária estadual, os quais manifestam opiniões divergentes. Para alguns, o Porto de Vitória não dispõe das qualificações técnicas para atender as atividades portuárias modernas e deveria ser deslocado para um local distante da Capital; para outros, o Porto está em plena atividade e as possíveis limitações existentes podem ser solucionadas (SOARES; LIMA JUNIOR, 2005), a exemplo do recente aterro executado na Baía de Vitória.

No segundo grupo estão os atores cujas articulações e esfera decisória são locais, ou seja, a Prefeitura Municipal de Vitória. Estes defendem a ocorrência de obsolescência do Porto e atribuem às instalações atuais a degradação do entorno. Vislumbram então a possibilidade de elas serem transformadas em um centro de lazer e turismo (SOARES; LIMA JUNIOR, 2005). Atualmente há outra corrente que defende sua utilização na reestruturação viária do centro, o que será discutido a seguir.

O terceiro grupo engloba os estudiosos e os centros de pesquisa. Para Soares e Lima Junior (2005), este grupo afirma que a obsolescência é relativa, se forem considerados os benefícios sociais e econômicos que advêm da sua proximidade com o centro urbano. Entretanto, Vasconcelos (2011) atualiza essa discussão e analisa que a opinião de alguns mudou, que há acadêmicos defendendo

a retirada do Porto de Vitória da região central, inclusive contribuindo para a formulação de planos estratégicos pelo Poder Público e realizando eventos acadêmicos em defesa de sua postura.

As argumentações técnicas feitas para retirada ou permanência do Porto do centro da Capital são inúmeras e, enquanto a decisão não é tomada, planos e propostas contemplando o futuro do Porto são apresentados.

A primeira proposta de reconversão para o local foi o Plano Estratégico Vitória do Futuro: 1996-2010. Elaborado pela PMV com a participação de vários segmentos da sociedade, foi responsável por visibilizar o centro como uma área decadente que deveria ser revitalizada (SOARES; LIMA JUNIOR, 2005).

O plano apresentou os argumentos de obsolescência do Porto de Vitória, pautados na proximidade com a malha urbana, nas interferências entre funções portuárias e circulação de pessoas, no alto custo da dragagem para solucionar problemas de infraestrutura, entre outros, visando justificar a proposta de revitalização do centro da Capital e de transformação do Porto em espaço de turismo e lazer (SOARES; LIMA JUNIOR, 2005).

Os planos seguintes apresentaram propostas semelhantes, visando ao incentivo às atividades culturais e turísticas, apoiados na transformação do cais em áreas públicas de apoio ao turismo, contendo marinas, centros de vivência, museus, aquaviários e outros serviços, como é o caso do Plano Estratégico da Cidade: 1997-2000, e do Vitória do Futuro – Agenda 21, que consolida o proposto no plano anterior e prevê a utilização dos galpões para servir de receptivo para cruzeiros marítimos.

Em 2001, a Codesa também abordou questões relativas à relação cidade-porto, ao incluir no PDZP-2001 diretrizes visando à melhoria da integração com a cidade e ponderando a “[...] necessidade de se ter uma convivência ajustada com o aglomerado urbano que circunda o Porto” (COMPANHIA DOCAS DO ESPÍRITO SANTO, 2001, p. 15).

Dentre as diretrizes apresentadas no PDZP-2001 destaca-se:

[...]

- Recomenda-se que a expansão do berço 101 deva ser feita longitudinalmente, no sentido berço entrada do Porto, de modo a viabilizar a

proposta de inserção do Porto no processo de revitalização do centro de Vitória.

- Deve ser negociado com a Secretaria de Turismo do Governo do Estado e com a Prefeitura de Vitória o projeto de um “multiplace” turístico na extremidade do Cais Comercial para incremento das atividades de turismo no Estado, propiciando a entrada do Estado na rota dos cruzeiros marítimos.
- Deve ser estudada a possibilidade de aproveitamento do teto dos armazéns 4, 5 e anexo, para o processo de revitalização do centro de Vitória, com a construção de estacionamento de veículos e instalações, como lojas, ateliers, restaurantes etc., conforme proposta apresentada no PDZP-2001 (COMPANHIA DOCAS DO ESPÍRITO SANTO, 2001, p. 66-67).

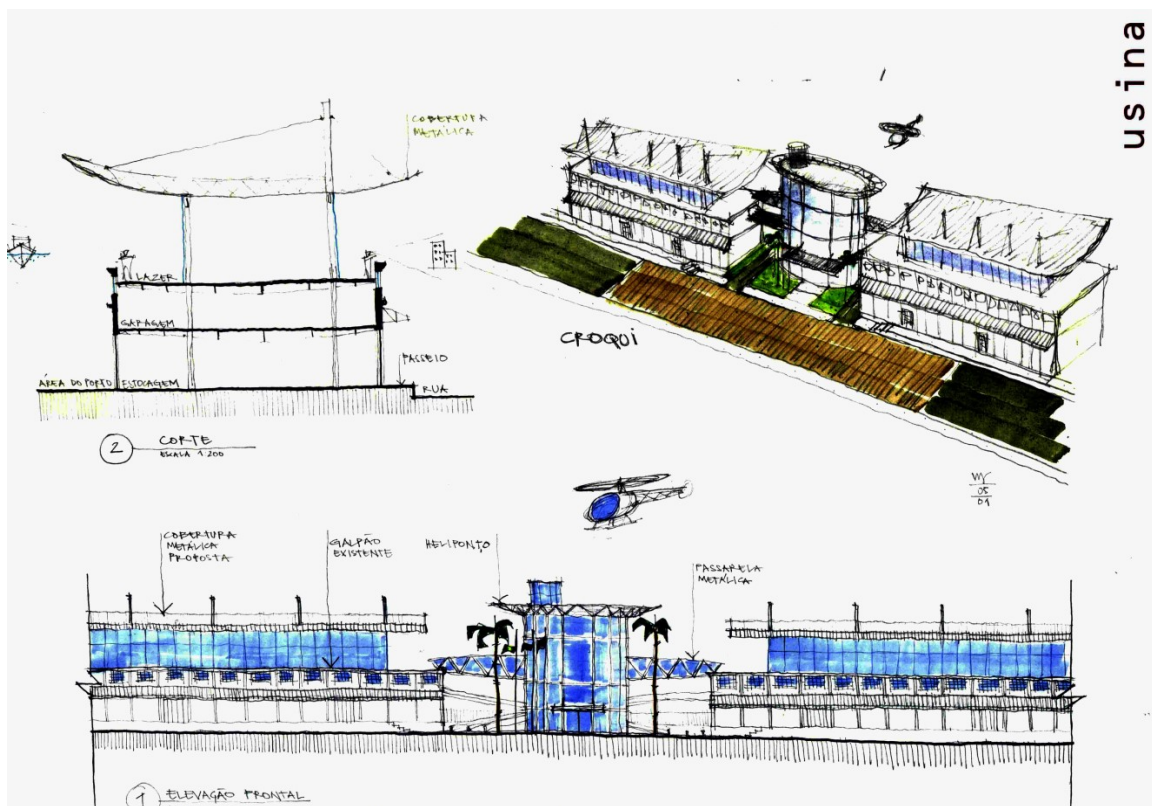
A proposta apresentada pelo PDZP-2001 para atender ao receptivo de navios de cruzeiros e oferecer uma área para realização de eventos seguiu o padrão dos projetos de *waterfront*. O PDZP foi o único plano a apresentar proposta de projeto, constituído de um prédio de três pavimentos, com cerca de 8.000m² construídos, distribuídos em área de estacionamento, no térreo, área de multieventos e recepção dos passageiros dos navios, no segundo piso, e um restaurante panorâmico, no terceiro piso, conforme imagens a seguir (Figura 113 e 114).

Figura 113 – Vista da Baía para a proposta elaborada pela Codesa para intervenção no Cais Comercial.



Fonte: Companhia Docas do Espírito Santo (2001).

Figura 114 – Croqui de dois galpões do Cais Comercial, conforme proposta de intervenção da Codesa.



Fonte: Companhia Docas do Espírito Santo (2001).

O projeto não foi à frente, assim como também não foi à frente a “comunicação ajustada” entre ambos, uma vez que, em 2006, a Codesa divulgou na mídia uma nova proposta, segundo a qual os armazéns seriam demolidos para aumentar a retroárea. Isso provocou forte reação da população, da comunidade acadêmica e da PMV (Figura 115).

Figura 115 – O Cais Comercial, antes e depois da proposta de ampliação.*



Fonte: Moraes (2014).

Nota: Adaptado pela autora.

(*) Comparando-se as imagens, percebe-se a intenção da Codesa em demolir alguns galpões.

O PDU de Vitória, Lei n.º 6.705, de 16 de outubro de 2006, também versa sobre o Porto de Vitória, instituindo a Zona de Equipamentos Especiais (ZEE) e inserindo-o em uma ZEE 6. Conforme descrito no Art. 109, as “[...] ZEE são compostas por áreas que englobam atividades com características especiais, que exercem ou possam exercer impactos econômicos, urbanísticos, ambientais e funcionais, no Município de Vitória” (VITÓRIA, 2006a, p. 54).

Para essas zonas, o PDU requer a elaboração de um plano específico, com vistas a ordenar o uso e a ocupação do solo, envolvendo os usuários e a população em geral, e determina que esse plano seja apresentado ao “[...] Poder Executivo Municipal, no prazo de 18 meses, a partir da data de vigência desta Lei” (VITÓRIA, 2006a, p. 54), o que não ocorreu até hoje, dez anos depois. O PDU está sendo revisado neste ano de 2016, mas um representante da Prefeitura, ao ser entrevistado, informou que esses artigos não sofrerão alteração.

Referência ao Porto de Vitória também aparece no PDU, na “Seção II - Dos Parâmetros para a Preservação da Paisagem”. Nela está estabelecida “[...] a elaboração de estudos específicos para definição de critérios de preservação da visualização dos elementos naturais e construídos, componentes da imagem da cidade” [...], que tem um prazo de dois anos para ser realizada (VITÓRIA, 2006a, p. 81). Nesse artigo, o Porto de Vitória, junto com outros itens, é identificado como elemento construído. Esse plano deu origem ao “Plano de Preservação da Paisagem”, que será retomado posteriormente.

Ainda no ano de 2006, o PUIC, contido no Programa de Revitalização do Centro elaborado pela PMV, também prevê novos usos para a área portuária e corrobora os planos anteriores, relacionando-os ao embarque e desembarque de passageiros:

Quanto ao porto, ressalta-se a perspectiva de dinamização do cais de Vitória, indo além da função relacionada ao fluxo de mercadorias, para abrigar de forma sistemática, também, a função relacionada ao embarque e desembarque de passageiros, integrando-o ao circuito turístico de cruzeiros (VITÓRIA, 2006b, p. 3).

Fica claro que a Prefeitura não considera mais a retirada das instalações portuárias do centro da Capital, mas aposta em uma utilização mútua do espaço, de acordo com a qual o Cais deve integrar-se e colaborar no processo de requalificação

da área central. As justificativas para essa mudança de pensamento seguem descritas:

Atualmente, o Porto de Vitória se insere num novo ciclo de desenvolvimento econômico, marcado pela exploração de petróleo e gás off-shore. Esse ciclo traz novas perspectivas para o crescimento urbano de Vitória, pois atrai investimentos no setor petrolífero para o Estado do Espírito Santo, demandando uma infinidade de produtos e serviços especializados e de alto valor agregado, especialmente voltados ao turismo de negócios. Há ainda a crescente demanda por navios de cruzeiros, que apontam para a necessidade de uma estrutura para embarque e desembarque de passageiros no porto e inclusão de Vitória na rota do Turismo Náutico. (VITÓRIA, 2006b, p. 7 e 8).

A proposta de uma convivência mútua apresentada no PUIC abriu espaço para uma conversa mais pacífica entre a Prefeitura e a Codesa e possibilitou a implantação de alguns projetos de melhorias estéticas no Porto (VASCONCELOS, 2011).

Nessa época foram propostos diversos outros projetos. Alguns até chegaram a ser desenvolvidos, a exemplo do “Estudo de Cores”²⁴, o “Projeto Visitar”²⁵ e o “Projeto de Humanização Calçada Ciclovía do Porto”²⁶, entre outros considerados pontuais, que responderam a uma tentativa de retomar a relação cidade-porto.

Em 2011, o Plano de Proteção da Paisagem retomou essa discussão acerca do Porto, mas com foco na proteção da paisagem da área central de Vitória. O objetivo consistia em definir normas urbanísticas, visando garantir a preservação visual dos elementos paisagísticos, naturais e construídos, que compõem a imagem da cidade e estruturam a identidade coletiva.

O Plano propõe uma altura limite para diversas áreas do centro da Cidade, e os gabaritos definidos, no que tange ao Porto, preveem uma altura limite

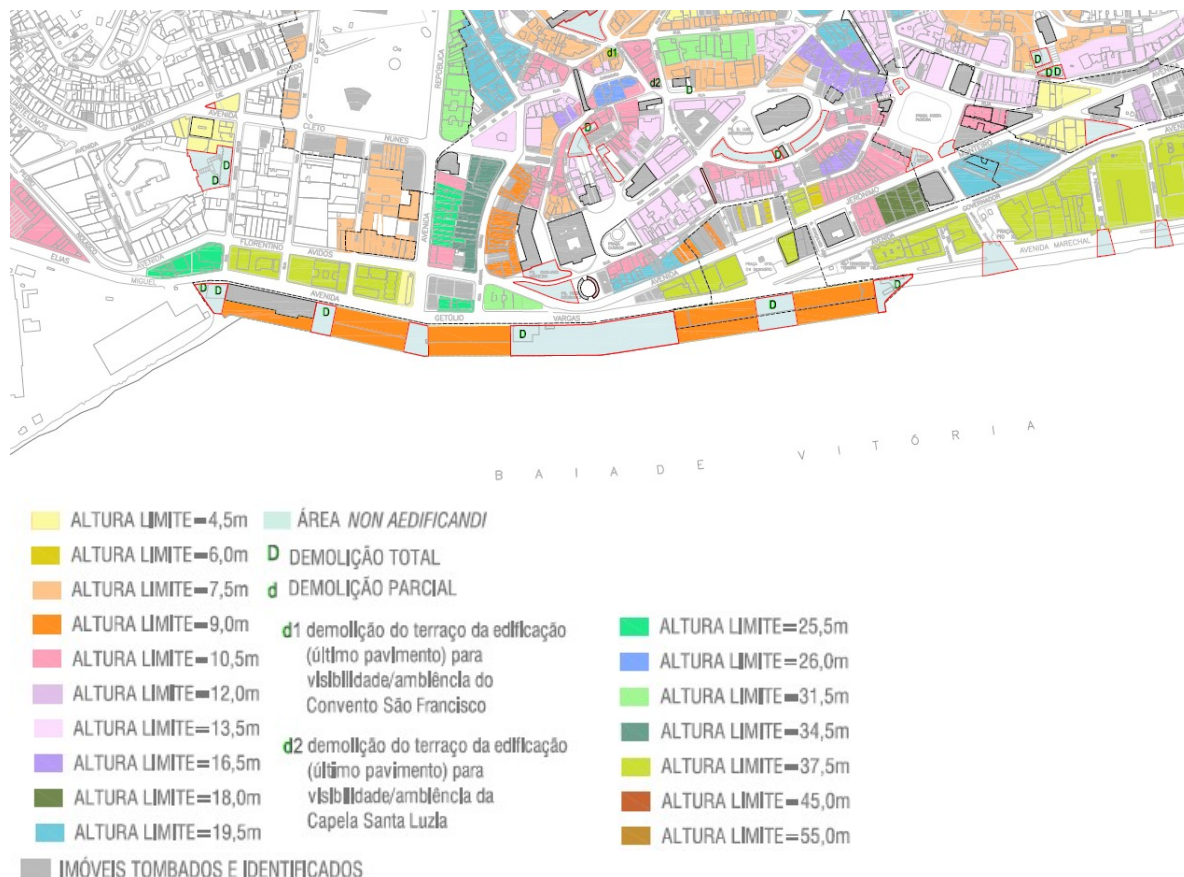
²⁴ O “Estudo em Cores” foi um projeto de restauro e pintura das fachadas do Porto. Foi elaborado pela PMV e executado pela Codesa. O projeto chamou (a) atenção por pintar um dos anexos de preto, em uma tentativa de neutralizar sua presença, e por escrever poesia nos muros, aludindo à relação da cidade com o mar e com o porto (BELLINI, 2016).

²⁵ O “Projeto Visitar” foi criado em 2006 mediante uma parceria entre a PMV e o Instituto Goia e fazia parte das ações da PMV para revitalização do centro. Consiste em roteiros turísticos que traçam rotas conduzindo o visitante por monumentos ou locais históricos do centro histórico da cidade. Apesar de não ter sido feito para atender aos turistas vindos dos cruzeiros, acabou sendo utilizado para esse fim (CANAL FILHO, 2016).

²⁶ O “Projeto de Humanização Calçada Ciclovía do Porto” contemplou a reforma das calçadas do Porto, a implantação de ciclovía faceando as construções e a substituição de partes do muro do (porto) por gradil. Com a instalação dos gradis, pretendia-se permitir maior permeabilidade visual do ciclista ou pedestre para dentro do Porto e, conseqüentemente, para a Baía (BELLINI, 2016).

de nove metros para os galpões e uma área *non aedificandi* para o restante do Cais Comercial, conforme Figura 116.

Figura 116 - Altura limite dos galpões de acordo com o Plano de Proteção da Paisagem.*



Fonte: Secretaria de Desenvolvimento da Cidade de Vitória (SEDEC), (2011).

(*) Área do Cais Comercial (em laranja).

O Plano de Proteção da Paisagem foi abordado nas entrevistas com o Poder Público, representado pela Subsecretária de Gestão Urbana, Clemir Pela Meneghel. A subsecretária informou que toda a legislação do plano estava sendo incorporada ao novo PDU, em processo de revisão, e que, em relação ao Porto, foram feitas novas restrições de gabarito e de áreas não edificantes, visando à proteção da paisagem.

Paralelo a essas ações, existe ainda o projeto do Transporte Rápido por Ônibus (BRT), proposto pela Secretaria de Estado dos Transportes e Obras Públicas (SETOP), que prevê a utilização dos galpões 1, 2 e 3 como estação de embarque/desembarque de passageiros. O projeto vem como resposta às questões de mobilidade urbana da Grande Vitória e consiste em um transporte coletivo que

operaria entre os municípios de Vila Velha e Cariacica. Dentro da questão da mobilidade, foi proposto ainda o Portal do Príncipe, cujo objetivo consiste em melhorar o acesso de caminhões ao Porto. Ambos continuam em pauta, mas foram modificados a pedido da Prefeitura e estão temporariamente paralisados por razões econômicas.

A partir da análise, observa-se que os interesses se opõem entre os planos e discursos sobre os rumos do Porto e da cidade. Nas entrevistas realizadas, muitos desses planos foram discutidos, e foi possível notar que muitas questões ainda ocorrem, tal qual no final dos anos de 1990, com a Prefeitura e o Governo do Estado lançando propostas e fazendo projeções para a área portuária, e, em contrapartida, a Codesa visando ao aspecto econômico, realizando aterros e obras de infraestrutura para conceder sobrevida ao Porto.

Atualizando a discussão acerca do receptivo de cruzeiros, Vitória continua sendo rota de cruzeiros marítimos, e a implantação de um local propício para atender ao receptivo continua em pauta. Mas, apesar de as Secretarias de Turismo Estadual e Municipal analisarem positivamente as condições para isso, considerando-as uma excelente oportunidade de divulgação do turismo capixaba, ainda não foi levado adiante nenhum plano para a implantação da estrutura física.

O Subsecretário de Turismo da PMV, Felipe Ramaldes Corrêa, informou que a Prefeitura alugava o Armazém 5 da Codesa para atender ao receptivo. Informou também que a estrutura preparada era mais simples, pois, como o aluguel era renovado anualmente e o prédio não pertencia à PMV, não se considerava conveniente realizar ali altos investimentos. Corrêa (2016) relatou que, após profundas discussões acerca do pagamento de aluguel desse espaço público, na temporada de cruzeiros 2015/2016 a Codesa não cobrou pela locação, embora essa prática não fosse natural.

Quando questionado sobre a intenção da Prefeitura de construir um espaço destinado a esse uso, o subsecretário informou que, mesmo que houvesse intenção, a conjuntura econômica atual não permitia que se fizesse investimento nessa linha.

Um ponto levantado durante as entrevistas com os dois secretários foi sobre as limitações técnicas que se observam no Porto de Vitória para a nova frota de navios, uma vez que o calado do Porto não atende as características dos novos

navios. Para o Secretário de Estado de Turismo, José Sales Filho, esse dado fez com que o Governo começasse a considerar a construção de uma estrutura para receptivo na Praça do Papa, situada em outro bairro do mesmo Município. Para o Secretário esse novo local oferece também outros atrativos

Ali a gente tem uma retroária onde podem ser colocados os ônibus e vans, feira de artesanato, enfim, o receptivo. Além do mais há uma distância que você pode fazer a pé, além de ter o Projeto Tamar, o Hortomercado, o Shopping Vitória, a Curva da Jurema, aluguel de stand up e tal e até o Triângulo das Bermudas. (SALES FILHO, 2016).

O Secretário prosseguiu:

Ali nós temos também o Cais das Artes [...], que vai ser o maior centro cultural da América do Sul. É tanto que o arquiteto é renomado internacionalmente. Não foi feito para isso, mas você imagina você aproveitar isso, um grupo de turistas chegar e poder visitar o Cais das Artes, fazer feiras, apresentações, e isso ainda com o Convento lá no fundo. (SALES FILHO, 2016).

A primeira temporada de escala de navio de cruzeiros em Vitória foi em 2000/2001, com dez navios. Seu auge foi em 2010/2011, com 31 navios. De lá para cá, vem ocorrendo uma redução, de modo que, na temporada 2014/2015, registraram-se apenas três escalas (Gráficos 2 e 3) (CORRÊA, 2016). Apesar dessa redução, essas escalas continuam sendo importantes para a economia para a cidade.

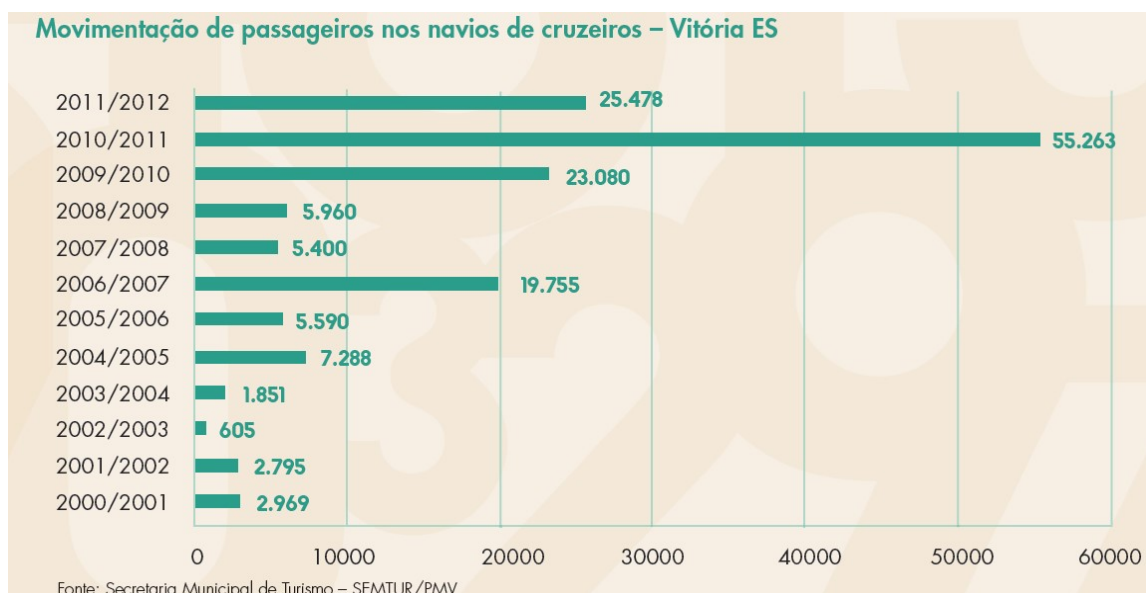
Gráfico 2 – Escala de navios de cruzeiros em Vitória.*



Fonte: Vitória (2012).

(*) O gráfico apresenta os números até a temporada 2011/2012, mas um entrevistado informou que, na temporada 2014/2015, foram três escalas.

Gráfico 3 – Movimentação de passageiros nos navios de cruzeiros em Vitória.*



Fonte: Vitória (2012).

(*) Novamente o gráfico apresenta os números até a temporada 2011/2012, mas um entrevistado informou que, na temporada 2014/2015, foram quase 3.000 visitantes.

Para atender ao receptivo de cruzeiros, o galpão 5 era utilizado durante poucos meses e, no restante do ano, durante algum tempo, a PMV utilizava o espaço para abrigar o Estação Porto. Iniciado em 2006, o projeto contemplava a realização de eventos culturais e atividades artísticas e foi muito bem aceito pela comunidade, sendo citado por diversos entrevistados como um divisor de águas na vida cultural do centro.

Com relação à demolição dos galpões ou à implantação do *maxiplace*, propostas pela Codesa, ambas foram descartadas. A demolição seria a terceira parte de um projeto de ampliação do Cais Comercial que está em curso atualmente. Nas duas primeiras fases desse projeto, foram previstas a dragagem e a derrocagem do canal para aprofundamento do calado e a ampliação da área portuária, avançando vinte metros para dentro da Baía e cem metros em paralelo à Avenida Beira-Mar. A primeira fase foi finalizada em 2011, e a segunda está prevista para o início no segundo semestre deste ano. Segundo a Diretora de Planejamento e Desenvolvimento, Mayhara Chaves, a demolição dos galpões e a construção de uma nova sede administrativa não estão mais em pauta: “[...] *hoje, para a situação atual do Brasil e da Codesa ele é caro, é um projeto de 60 milhões para se construir*

o prédio; então é um valor muito relevante para fazermos isso agora” (CHAVES, 2016).

A Diretora levantou a questão da utilização dos galpões para a instalação do BRT. Segundo ela, a Codesa participou este ano de uma reunião com a SETOP na qual foi discutida a proposta de “[...] *desocupar todos os armazéns e fazer uma passagem de ônibus aqui por dentro, e que a gente desocupasse e colocasse a sede administrativa em outro lugar*” (CHAVES, 2016). A Codesa não se opõe ao deslocamento da sede administrativa, pois, em muitos portos, a sede funciona distante do porto, mas isso ainda não está na pauta da Companhia. A Diretora adverte também para as questões de segurança, que valem para qualquer tipo de uso compartilhado do Porto, inclusive para áreas de convivência. Para Chaves (2016), a preocupação é

[...] mais com a segurança, porque a gente iça equipamentos aqui diariamente, de toneladas. Vamos supor que rompe um cabo daquele, solta e rebate em uma estrutura dessas, cheia de gente. Então a maior preocupação nossa é transformar os galpões em áreas de convivência e não ter a certeza que essas pessoas que vão estar ali dentro vão ter a segurança de estar ao lado do Porto. [...] Hoje a gente consegue ter mais segurança porque os galpões dão essa segurança para a população que está passando na calçada; já é uma barreira física a ser vencida se alguma coisa acontecer. [...] Mas você imagina a gente colocar esses galpões como uma estrutura de convivência. As pessoas não vão estar preparadas em caso de uma eventualidade. Você não vai estar dentro do porto, mas você vai estar muito colado. (CHAVES, 2016).

Demonstrando novamente a divergência entre as propostas, em janeiro deste ano a Codesa convidou o Instituto Goia para uma reunião, propondo a restauração dos armazéns. A Codesa seria a responsável por captar os recursos e o Instituto coordenaria os serviços, mas, segundo o Presidente do Instituto, o arquiteto Pedro Canal Filho, com a mudança da presidência da Codesa a conversa não foi à frente. Questionada sobre isso, Chaves (2016) afirmou que esse projeto ainda não foi discutido com o Presidente atual.

Para Canal Filho (2016), as mudanças de gestão e de intenção da Codesa quanto ao futuro do Porto oferecem uma grande dificuldade. O entrevistado ressalta que “[...] *falta um planejamento de transição da saída de atividades comercial e portuária, para uma atividade cultural, lazer, qualquer que seja a proposta*” (CANAL FILHO, 2016).

A fala de Canal Filho (2016b), transcrita acima, reforça a conclusão a que se pode chegar após o conhecimento dos planos e propostas. Passados anos, o futuro dos armazéns do Porto e da ocupação do espaço como área de convivência continua incerto, à mercê de conjunturas econômicas e políticas de cada época (CAMPOS, 2004).

4.2.2. Os atores sociais e os conflitos entre reconversão e sobrevivência

As cidades portuárias estão especialmente expostas a mudanças tecnológicas e econômicas que resultam em transformações do seu espaço. A indústria portuária liberta áreas de porto que a cidade pode recuperar. A maneira mais fácil de o fazer parece ser reconstruir a cidade sobre uma tábula rasa. Contudo, as cidades portuárias são também repositórios valiosos da constante evolução da tecnologia portuária e das suas consequências culturais: são uma herança industrial de carácter urbano (DIEDRICH, 2013, p. 83).

É reconhecido pela academia que a desativação de áreas portuárias institui situações críticas que alcançam concretude quando abordadas localmente, considerando a dimensão simbólica – valor paisagístico – e o ponto de vista da população de cada lugar. Entretanto, esse cuidado não é concretizado pelos produtores do espaço, apesar de essa ser uma premissa presente na fala de todos os entrevistados. As ações da gestão pública municipal e estadual capixaba relegam para um segundo plano a promoção da identidade da cidade como cidade portuária, conduzindo a história e as tradições urbanas vinculadas ao Porto ao esquecimento (VASCONCELOS, 2014).

No que tange à participação da população nos assuntos do Porto, a Codesa entende que a comunidade está representada pelo Conselho de Autoridade Portuária (CAP). O CAP é um conselho consultivo instituído pela Lei de Modernização dos Portos, n.º 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, revogada pela Lei n.º 12.815, de 5 de junho de 2013, que, no Art. 20, trata da sua formação.

[...]

Art. 20. Será instituído em cada porto organizado um conselho de autoridade portuária, órgão consultivo da administração do porto.

§ 1º O regulamento disporá sobre as atribuições, o funcionamento e a composição dos conselhos de autoridade portuária, assegurada a participação de representantes da classe empresarial, dos trabalhadores portuários e do poder público (BRASIL, 2013, grifo nosso).

Quando questionada sobre a participação da população nas decisões concernentes à comunidade, Chaves (2016) informou que, para a Codesa, a comunidade se faz representada pelo CAP.

Essa informação foi ouvida em todas as entrevistas realizadas com o Poder Público. No entanto, isso não ocorre de fato, uma vez que a representação da comunidade se faz através da PMV, responsável por receber as demandas da comunidade e levá-las até o Conselho.

Como uma das atribuições do Conselho é participar da aprovação do PDZP, é necessário que o canal de comunicação com a comunidade esteja o mais alinhado possível, pois se trata do planejamento portuário não só da esfera econômica, mas entre outras também da esfera social, urbana e ambiental, que afeta diretamente a população.

Para a atual representante da PMV no CAP, Regina de Fátima Wigeneron Gimenes (2016), a comunicação entre PMV e Codesa é aberta, há parceria, mas atualmente não há projeto em andamento. É a mesma informação dada por Meneghel (2016), que atuou durante quatro anos como representante da PMV no CAP, e por Chaves (2016).

Quando questionado acerca da participação indireta da comunidade nos projetos da Codesa ligados à cidade por meio da representação da PMV, o Presidente da Associação de Moradores do Centro de Vitória (AMACENTRO), Everton de Brito Martins, disse desconhecer a informação e a existência desse Conselho. Afirmou que, nas recentes reuniões da revisão do PDU de Vitória, algumas questões acerca do Porto estão sendo colocadas pela Associação, entretanto afirmou não ser informado diretamente sobre as decisões tomadas no CAP nem sequer ser consultado pela PMV sobre as propostas apresentadas nas reuniões. Apesar de ser presidente da AMACENTRO há quase um ano e fazer parte da Associação há quase dez, Martins (2016) demonstrou, na entrevista, não estar totalmente a par das propostas feitas pelo Poder Público para o Cais Comercial e afirmou diversas vezes que a comunidade não é consultada pelo Poder Público ou pela Codesa acerca dos projetos, sejam eles de demolição dos armazéns ou da utilização para passagem do BRT, projetos em destaque atualmente. Isso deixa clara a falta do diálogo aberto entre os atores envolvidos.

Martins (2016) informou que a população tem reagido, por meio das redes sociais e nas reuniões de revisão do PDU, às propostas para o Porto e, caso os projetos realmente tenham continuidade, acredita que a população irá protestar fortemente, até mesmo com movimentos de rua²⁷.

Conforme citado anteriormente, o PDU de Vitória está sendo revisado e parte desse processo contempla a realização de reuniões com entidades organizadas e a população em geral. A partir dessas assembleias, em 2015, foi elaborado, pelo Instituto Polis, o “Relatório de registro de participação nas assembleias e reuniões com entidades organizadas”. Esse documento faz uma compilação das reuniões e das demandas apresentadas, concentrando suas análises em questões relativas ao Porto.

No volume 1 do documento, intitulado “Análise da Regional Administrativa 1 - Centro”, foi possível observar que as solicitações referentes ao Porto surgiram por diversas vezes, segundo análise feita também pelo próprio Instituto: “A revitalização do Porto de Vitória e uma melhor relação entre o sítio portuário e o restante da região central foram sugestões realizadas em distintas oportunidades e formas” (INSTITUTO POLIS, 2015, p. 19).

Nas sugestões apresentadas, temos a necessidade de revitalização do Porto para fins turísticos, especial atenção para a criação e/ou implantação de leis que previnam o Porto de Vitória contra projetos como a OUC Porto Maravilha e interesse do mercado imobiliário, contenção de um possível processo de gentrificação causado por projetos de revitalização portuária, necessidade de o Governo explicitar melhor as propostas para o Porto e para a cidade, citando o caso do BRT, entre outros.

Martins (2016) informou na entrevista que, nessas reuniões, a AMACENTRO solicitou que “[...] *dentro do processo de revitalização do centro, que ainda está em andamento, fosse criado um instrumento que protegesse mais ainda a estrutura do Porto de Vitória*”, que fossem criados instrumentos mais rígidos para essa preservação. Mas a resposta da PMV foi que “[...] *o PDU não versaria sobre isso. Foi o retorno que deram pra gente*” (MARTINS, 2016).

²⁷ A exemplo dos movimentos que ocorrem em Recife, Porto Alegre e em tantas outras cidades brasileiras, conforme estudo de caso do Capítulo 2, e que apareceram na fala de Martins (2016).

As questões referentes ao pedido de criação de legislação protetiva para o conjunto do Porto de Vitória e seu tombamento estão na pauta há tempos e abarcam diversos setores da administração pública, a academia e a comunidade.

Do conjunto de armazéns do Cais Comercial, o único protegido por legislação é o Armazém 1. Em seu Anexo 14, que trata dos bens tombados e identificados como de interesse de preservação, o PDU de Vitória elenca o referido armazém como I19, identificado como GP2, conforme previsto no Art. 270.

[...]

Art. 270. As edificações e obras integrantes do patrimônio histórico e cultural do município estão sujeitas aos seguintes graus de proteção:

I - proteção integral primária - GP1, para edificações e obras que apresentam importância histórica e sócio-cultural e possuem características originais, ou com pequenas alterações, porém sem que haja descaracterização significativa, deverão ser objeto de conservação total, externa e interna;

II - proteção integral secundária - GP2, para edificações e obras que, por sua importância histórica e sócio-cultural, embora tenham sido descaracterizadas, devem ser objeto, no seu exterior, de restauração total e, no seu interior, de adaptação às atividades desde que não prejudiquem seu exterior;

III - proteção do entorno - GP3, para as edificações, obras e logradouros vizinhos ou adjacentes às edificações de interesse de proteção integral, com vistas a manter a integridade arquitetônica e paisagística do conjunto em que estejam inseridas, sendo que a reforma ou reconstrução deverá manter a mesma volumetria e afastamentos, não podendo descaracterizar ou prejudicar as edificações objeto de proteção integral (VITÓRIA, 2006a, p. 120, grifo nosso).

A partir de então, o objeto de preservação não pode sofrer nenhum tipo de alteração em sua estrutura, conforme Art. 282: “Os bens imóveis tombados ou identificados como de interesse de preservação deverão ser conservados e em nenhuma hipótese poderão ser descaracterizados, demolidos, destruídos ou mutilados” (VITÓRIA, 2006a, p. 126).

Durante as entrevistas, foi citado por Canal Filho (2016b), Meneghel (2016), Martins (2016) e Queiroz (2016) um processo aberto na Secretaria de Estado da Cultura (Secult) solicitando o tombamento dos galpões, o processo de n.º 53007158/2011.

Esse processo foi aberto em 8 de abril de 2011, a pedido da AMACENTRO, do Instituto Quorum e do Instituto Goia, por meio de um ofício solicitando a reabertura de um processo, datado de 1985, que pleiteava o tombamento histórico

do conjunto dos armazéns do Cais Comercial, mas que foi arquivado por não ter sido instruído.

O documento de reabertura do processo mantém a solicitação de preservação desses armazéns e sua utilização para fins culturais e artísticos e foi entregue à Secult junto com um expressivo abaixo-assinado.

Após diversos andamentos do processo, em 14 de junho de 2012 os membros do Conselho Estadual de Cultura (CEC) elaboraram um documento favorável ao tombamento imediato dos armazéns. Segue transcrição de trecho do processo:

O tombamento dos galpões do Porto implica na garantia de manutenção de estruturas que compõem a paisagem da ilha de Vitória há cerca de 80 anos, cuja carga histórica e cultural pressupõe a permanência e resignificação destes espaços para usufruto da população em geral. Não se trata de congelamento da paisagem urbana da capital, incentivando o desenvolvimento de políticas públicas capazes de requalificar o porto e reverter a potencialidade turística em benefícios econômicos e sociais (SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA, 2011, p. 101).

Após esse parecer, foi enviado um ofício à PMV e à Codesa informando a tramitação do processo e impedindo a Codesa de, a partir de então, realizar qualquer alteração na estrutura do conjunto histórico sem consulta aos órgãos competentes.

Segundo o arquiteto Rodrigo Zotelli Queiroz (2016), em entrevista, isso seria uma salvaguarda, um tipo de proteção. Não significa que ele não possa ser demolido, mas, conforme legislação estadual, quando um processo é instaurado, qualquer modificação naquele bem depende de aprovação do CEC.

O processo foi enviado pelo Secretário de Estado da Cultura ao Iphan, informando que o tombamento não estaria sob a responsabilidade do Governo do estado do Espírito Santo, uma vez que aqueles armazéns são de propriedade da União. O Secretário solicitou, então, que o Iphan realizasse as diligências necessárias referentes à possibilidade de tombamento.

Queiroz (2016) identifica que os pedidos de tombamento são, em sua maioria, enviados para os órgãos competentes sempre que a Codesa ou o Poder Público fazem alguma proposta para utilização ou demolição dos armazéns. Segundo ele, os processos são abertos advindos de questões emocionais e apontam pouco

embasamento técnico, a exemplo do que ocorreu no projeto de demolição dos armazéns para a ampliação do Cais e do uso desses como parte da instalação do BRT.

Como muitos dos pedidos que chegam para a gente analisar, eles são muito carentes de informação. Normalmente é um pedido que parte muito do emocional, por um fato que está para acontecer ou que se imagina que pode vir a acontecer, no caso é a demolição dos galpões. E aí vem muito pela emoção e não tem a fundamentação técnica suficiente para se avaliar se cabe um tombamento ou não. (Queiroz, 2016).

Quando questionado sobre esse embasamento técnico acerca dos pedidos, o presidente da AMACENTRO informou que as solicitações feitas pela Associação informam somente que a comunidade tem intenção de que aquilo seja preservado, mas que cabe ao Poder Público fornecer as ferramentas para que a preservação aconteça. Para Martins (2016), isso ocorre “[...] *porque a gente não tem muita ferramenta técnica para definir direitinho o que a gente quer; a gente conta com isso quando tem algum morador que é do ramo da arquitetura ou da preservação que acompanha a gente, mas a gente só faz a reivindicação mesmo*”.

Este trabalho defende a não “museificação” do espaço ou da cidade, como ocorre em grande parte das intervenções urbanísticas no Brasil e no mundo, muito menos propõe apoiar a imposição de políticas públicas de defesa do patrimônio de modo indistinto; pelo contrário, a intenção é propor a inserção do morador como centro dessa discussão.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta dissertação buscou aprofundar o conhecimento sobre as intervenções em áreas de linha de água de cidades portuárias, tendo como objeto empírico a cidade de Vitória e seu porto histórico, o Porto de Vitória. Considerando a complexidade do panorama histórico acerca do tema, buscou ainda apreender como ocorrem na prática esses controversos processos de intervenção em três cidades brasileiras, tendo como enfoque questões relativas a paisagem, a vivência urbana, as memórias e os conflitos sociais que se apresentam.

As discussões realizadas no capítulo 1 possibilitaram traçar um panorama das intervenções urbanas e dos impactos gerados para as cidades e seus moradores. Analisar o desenvolvimento das intervenções possibilitou compreender e demonstrar a mudança do modo como o poder público intervém nas cidades e a evolução do caráter desse processo, que se iniciou com um cunho fortemente sanitarista – e em uma primeira análise, com pouco foco financeiro – culminando em intervenções com forte viés econômico e pautadas no marketing urbano. Ao abarcar as formas de intervir nas cidades contemporâneas buscou-se questionar o papel do turismo e do patrimônio, uma vez que a musealização aparece como denominador comum. Tal processo evidencia-se nos projetos de *waterfront*, fazendo necessário direcionar, ainda neste capítulo, a discussão para os processos de espetacularização e musealização, uma vez que se fazem presentes e encontram solo fértil para reprodução nesses espaços carregados de simbologia.

Com os conceitos elencados no capítulo anterior e a partir da análise de casos de reestruturações portuárias ocorridas no mundo, observou-se a necessidade de contextualizar essas informações com casos brasileiros. Para tanto, no capítulo 2 foram abordados três processos de reestruturação portuária em três diferentes cidades brasileiras, Rio de Janeiro, Recife e Porto Alegre. A seleção ocorreu por estas possuírem conexão em âmbito territorial ou conceitual com o objeto de estudo deste trabalho, o Cais Comercial do Porto de Vitória e por serem marcados por intensa reação da população afetada no processo.

A escolha do Rio de Janeiro justificou-se por ser um caso brasileiro extenso e complexo, que abarca diversos elementos comuns aos projetos de *waterfront*.

Dentre eles cita-se a máxima aplicação de medidas e índices urbanísticos visando criar bases para a reprodução do capital especulativo imobiliário, o descaso com a população do entorno e a implantação de projeto âncora assinado por um arquiteto grife - o tão alardeado Museu do Amanhã. Tudo isso justificado na pretensa recuperação de uma área dita abandonada e a “necessidade” de devolvê-la para a sociedade, tendo como marco e catalisador financeiro a ocorrência de um evento esportivo mundialmente conhecido, os Jogos Olímpicos 2016, cumprindo mais um item da lista, a venda da cidade para o mercado mundial, ou seja, a captação desse espaço como vitrine para um espetáculo.

As escolhas de Recife e Porto Alegre se assentam na proximidade da escala territorial a ser revitalizada e nas características turísticas e econômicas em comparação ao nosso objeto de estudo, aliado ainda ao fato de toda a área ter sido alvo de exaustivas especulações e discussões que perduraram por décadas, até que a inércia do estado em proteger o patrimônio presente naquela área relegou sua revitalização e sua manutenção ao capital privado.

Os três casos fornecem importantes lições não só para as revitalizações em áreas de linha de água, mas para intervenções de qualquer natureza em cidades brasileiras, reunindo importantes ensinamentos que permitem à população discutir processos de intervenção urbana e atuar de forma mais presente na proteção das nossas cidades.

Prosseguindo, no capítulo 3 a elaboração de um panorama histórico da cidade de Vitória, descrito por meio da implantação e da evolução do porto, foi de suma importância para auxiliar na compreensão da tortuosa relação entre cidade e porto e nas constantes modificações territoriais ocorridas na capital e no município vizinho de Vila Velha, para abrigar as instalações portuárias.

No capítulo 4, a análise da evolução da relação porto-cidade através do modelo de Hoyle (1989) tornou possível identificar similaridades entre o desenvolvimento do Porto de Vitória e demais portos nacionais e internacionais, permitindo que lições sejam extraídas e aplicadas no tratamento dado ao futuro das instalações portuárias da capital do Espírito Santo. De posse do conhecimento teórico e crítico acerca do tema e do local, na segunda parte deste capítulo foram levantadas propostas, projetos e leis elaborados para o Cais Comercial e a relação

do morador e do usuário com esse fragmento da cidade, através de entrevistas com representantes do poder público e da população. Essas entrevistas elucidaram importantes questões quanto às intenções de ambos os setores para o futuro do porto e, ao mesmo tempo, tornou clara a necessidade de discuti-las com mais clareza e responsabilidade.

Esta última parte do trabalho não busca apresentar conclusões estáticas ou definitivas, mas, sim, retomar as contribuições das discussões até então desenvolvidas. Sendo assim, nota-se que as intervenções urbanísticas em áreas portuárias ocorrem, em sua maioria, nas áreas centrais tradicionais das cidades, tendo em vista o apelo patrimonial, histórico e cívico que esses locais suscitam, além das peculiaridades sociais criadas e enraizadas ao longo dos anos pelos seus moradores e usuários. Nos discursos das intervenções urbanas, pressupõe-se a preservação da identidade local. Entretanto, para Jeudy (2005b), há nisso uma contradição: a cidade tem sua identidade, seja ela na sua estética, seja nos seus ritos, seja nas lembranças simbólicas do espaço (JEUDY, 2005b). Portanto, pode-se com isso afirmar que não é possível preservar a identidade local, pois elas estão em permanente processo de construção.

Os processos de urbanização conduzidos pela busca do turismo e do mercado global põem em risco iminente de perda os ritos identitários, a artificialização dos espaços e a criação de cenários repetidos em diversos lugares do mundo. Para alguns, a tematização dos espaços pode conduzir, inclusive, à fadiga do próprio turista, uma vez que ele viaja e se depara sempre com o mesmo produto.

Munõz (2008) afirma que objetivos orientados contrariamente à urbanização²⁸ do território têm como elementos-chave o direito à cidade e ao tempo da cidade (MUÑOZ, 2008). Para o mesmo autor, no futuro, os espaços urbanos construídos deveriam possibilitar às pessoas participar do tempo coletivo, diferente do tempo histórico e do tempo real, sem se enredar na estandardização da paisagem ou na elitização social:

²⁸ Termo cunhado por Muñoz (2008), que surge da fusão das palavras “banalização” e “urbanização”, para definir as cidades com cultura e história diferentes, localizadas em lugares diversos, que apresentam paisagens estandardizadas e comuns.

A cidade pode e deve ser muito mais que uma superfície limpa, rasa e polida. Pode e deve ser muito mais que uma lâmina transparente ante a qual se vê refletida. A cidade pode e deve ser o lugar onde pode-se recuperar a variedade de gestos perdidos no caminho para o urbano (MUÑOZ, 2008, p. 215, tradução nossa)²⁹.

Cabe destacar que o turismo em si não deve ser tratado como o vilão causador das gentrificações e da tematização dos cenários nas cidades contemporâneas. Entende-se que o turismo, idealmente planejado de forma humana e, como dito anteriormente, com menor foco no capital e maior nas pessoas, seja capaz de promover o fluxo entre as cidades e os países, criando ambientes que auxiliem no intercâmbio de culturas, favoreçam a pluralidade e congreguem pessoas.

Intervenções urbanas de cunho turístico e mercadológico, baseadas nos fracassados projetos de *waterfront*, espalham-se pelo mundo e, no Brasil, não é diferente, conforme se pode observar com Recife, Porto Alegre e Rio de Janeiro.

A pesquisa começa por buscar conexões dos casos com Vitória, mas termina por concluir que intervenções pautadas na desconsideração do morador e das especificidades do lugar são questões próprias das cidades brasileiras de modo geral, questões às quais Vitória e seu Porto não estão imunes.

Os envolvidos nas propostas apresentadas para o Cais Comercial apoiam-se em questões técnicas, entretanto, a discussão em que se pauta este trabalho não é sobre a falta de condições técnicas de o Porto permanecer naquele local, ou sobre a possibilidade de sua saída ocorrer em médio ou longo prazo, nem de permanecer naquele território indefinidamente, adaptando-se às demandas técnicas e conferindo sobrevidas e mais sobrevidas. A discussão a que se dispôs nesta dissertação reside na legitimidade daquele território como elemento contenedor de memórias urbanas e sociais e na grande probabilidade de ser retomado pela cidade.

²⁹ “La ciudad puede y debe ser mucho más que una superficie limpia, rasa y pulida. Puede y debe ser mucho más que una lámina transparente ante la cual ver reflejada la propia sonrisa y la de los que saben o pueden sonreír. La ciudad puede y debe ser el lugar donde poder recuperar la variedad de gestos perdidos en el camino hacia lo urbano” (MUÑOZ, 2008, p. 215).

REFERÊNCIAS

- ABREU, Maurício. **Evolução urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IPP, 2006.
- ANDRADE, Júlia Santos Cossermelli de; MONTEIRO, João Carlos C. dos Santos. Porto Maravilha a contrapelo: disputas soterradas pelo grande projeto urbano. **Revista Eletrônica de Estudos Urbanos e Regionais**, ano 3, n. 8, p. 21-31, mar. 2012. Disponível em: <<http://emetropolis.net/artigo/58?name=porto-maravilha-a-contrapelo-disputas-soterradas-pelo-grande-projeto-urbano>>. Acesso em: 10 nov. 2015.
- ARAGÃO, Ivan Rêgo; MACEDO, Janete Ruiz de. Turismo e consagração dos “Lugares de Memória” nas cidades coloniais e imperiais brasileiras. **Revista Eletrônica Turismo & Sociedade**, Curitiba, v. 4, n. 1, p. 91-106, abr. 2011. Disponível em: <<http://ojs.c3sl.ufpr.br/ojs/index.php/turismo/article/view/21384>>. Acesso em: 4 ago. 2014.
- ARANTES, Otília Beatriz Fiori. Uma estratégia fatal: a cultura nas novas gestões urbanas. In: ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único**: desmanchando consensos. Petrópolis, RJ: Vozes, 2000. p. 11-74.
- AZEVEDO, Lena; FAULHABER, Lucas. **SMH 2016**: remoções no Rio de Janeiro olímpico. Rio de Janeiro: Mórula, 2015.
- BARANDIER, Henrique; MACHADO, Denise Pinheiro. “Porto Maravilha” e o destino da área portuária no Rio de Janeiro. In: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO, 3., 2014, São Paulo. **Anais...** São Paulo: Anparq, 2014. Disponível em: <<http://www.anparq.org.br/dvd-enanparq-3/htm/XFramesSumarioST.htm>>. Acesso em: 15 jul. 2015.
- BASTOS, Sênia. Hospitalidade: uma perspectiva para a requalificação do centro histórico de São Paulo. **Revista Hospitalidade**, São Paulo, ano 3, n. 2, p. 51-62, 2.º semestre 2006. Disponível em: <<http://www.rev Hosp.org/ojs/index.php/hospitalidade/article/view/192>>. Acesso em: 5 ago. 2014.
- BELLINI, Anna Karine de Queiroz Costa. **Infraestrutura portuária, memória e vida urbana**. Entrevista concedida a Nathalia Spala Sorte. Vitória, 31 maio 2016.
- BERNARDES, Denis Antônio de Mendonça; NASCIMENTO, Ângela. As pessoas fazem política cultural? O caso do cais José Estelita. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE POLÍTICAS CULTURAIS, 3., 2012, Rio de Janeiro. **Anais...** Rio de Janeiro: Fundação Casa de Rui Barbosa, 2012. Disponível em: <<http://culturadigital.br/politicaculturalcasaderuibarbosa/files/2012/09/Denis-Ant%C3%B4nio-de-Mendon%C3%A7a-Bernardes-et-alii.pdf>>. Acesso em: 15 jul. 2015.

BIRD, J.H. **The major seaports of the United Kingdom**. Londres: Hutchison, 1963.

BOYER, M. Christine. **The city of collective memory: its historical imagery and architecture entertainments**. Cambridge: MIT Press, 1998.

BRASIL. **Lei n.º 12.815, de 5 de junho de 2013**. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de Portos e Instalações Portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e dá outras providências. Brasília: Presidência da República, 2013. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm#art76>. Acesso em: 8 jun. 2016.

BREEN, Ann; RIGBY, Dick. **The new waterfront: a worldwide urban success story**. Londres: Thames and Hudson, 1996.

CAMPOS JUNIOR, Carlos Teixeira. **A construção da cidade: formas de produção imobiliária em Vitória**. Vitória: Florecultura, 2002.

CAMPOS, Martha Machado. **Vazios operativos da cidade: territórios interurbanos da Grande Vitória (ES)**. 2004. 281 f. Tese (Doutorado em Comunicação e Semiótica) – Programa de Estudos Pós-Graduados em Comunicação e Semiótica, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2004.

_____. Porto de Vitória (ES): do cais ao complexo. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, 23., 2005, Londrina. **Anais...** Londrina: ANPUH, 2005. Disponível em: <<http://anpuh.org/anais/?p=16528>>. Acesso em: 12 jan. 2015.

CAMPOS, Martha Machado; CRUZ, Patrícia Stelzer. Porto/paisagem e porto/território: questões urbanas e processos históricos. In: III CONGRESSO INTERNACIONAL UFES, Université Paris-Est, Universidade do Minho e XVIII SIMPÓSIO DE HISTÓRIA DA UFES: Territórios, poderes, identidades – Territoires, pouvoirs, identités, 3., 2011, Vitória. **Anais...** Vitória: Editora GM, 2011. p. 1-20.

CANAL FILHO, Pedro. **Infraestrutura portuária, memória e vida urbana**. Entrevista concedida a Nathalia Spala Sorte. Vitória, 9 jun. 2016.

CARVALHO, Karoliny Diniz; SIMÕES, Maria de Lourdes Netto. Turismo e patrimônio cultural sob o olhar do sujeito-morador: uma leitura do bairro da Praia Grande, São Luís, Maranhão (Brasil). **Revista Eletrônica Turismo & Sociedade**, Curitiba, v. 4, n. 1, p. 91-106, abr. 2011. Disponível em: <<http://ojs.c3sl.ufpr.br/ojs/index.php/turismo/article/view/21384>>. Acesso em: 4 ago. 2014.

CHAVES, Mayhara. **Infraestrutura portuária, memória e vida urbana**. Entrevista concedida a Nathalia Spala Sorte. Vitória, 10 jun. 2016.

COLETIVO CAIS MAUÁ DE TODOS. Carta aberta a Porto Alegre do Coletivo Cais Mauá de Todos. **Sul 21**, Porto Alegre, 3 nov. 2015. Disponível em:

<<http://www.sul21.com.br/jornal/carta-aberta-a-porto-alegre-do-coletivo-cais-maua-de-todos/>>. Acesso em: 15 maio 2016.

COMPANHIA DOCAS DO ESPÍRITO SANTO – CODESA. **Plano de Desenvolvimento e Zoneamento dos Portos de Vitória e Barra do Riacho**: PDZP 2001. Vitória: CONSULPORT, 2001.

_____. **Agenda Vitória 2008/2028**: eixo econômico – portos. Vitória, 2008.

CORRÊA, Felipe Ramaldes. **Infraestrutura portuária, memória e vida urbana**. Entrevista concedida a Nathalia Spala Sorte. Vitória, 25 maio 2016.

COSTA, Caroline Vallandro. **Catraieiros da Baía de Vitória-ES**: fluxos e táticas de coexistência. 2015. 165 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Escola de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2015.

DEBORD, Guy. **A sociedade do espetáculo**. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997.

DIEDRICH, Lisa. Entre a tabula rasa e a museificação: abordagens específicas para projectos de transformação de grande escala em cidades portuárias europeias. In: CARDOSO, Isabel Lopes (Org.). **Paisagem e patrimônio**: aproximações pluridisciplinares. Porto, PT: Dafne, 2013. p. 83-107.

DINIZ, Nelson. **Porto Maravilha**: antecedentes e perspectivas da revitalização da região portuária do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2014.

ESPÍRITO SANTO. Secretaria de Estado da Cultura. **Processo administrativo n.º 53007158, de 4 de abril de 2011**. Vitória. ES, 2011.

ESTEVES JUNIOR, Milton; NUNES, Orlando Vinicius Rangel; PASSOS, Rafael de Melo. Grandes projetos, grandes eventos, turistificação do território: da produção cultural à mercantilização e espetacularização da cidade e da cultura urbana. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, Belo Horizonte, v. 16, n. 1, p. 125-138, 2014. Disponível em: <<http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/rbeur/article/view/4787>>. Acesso em: 26 maio 2015.

FIM, Minieli. **Atividade portuária e processos territoriais**: uma abordagem urbanística – Grande Vitória (ES). 2015. 285 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2015.

FREITAS, José Francisco Bernardino. Aterros e decisões políticas no município de Vitória: efeito cascata. In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 8., 2004, Niterói. **Anais...** Niterói: ARQ.URB/UFF, 2004. Disponível em: <<http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/view/1040/1015>>. Acesso em: 4 abr. 2016.

FREITAS, José Francisco Bernardino. Técnica versus política na localização dos portos do Rio de Janeiro e de Vitória. In: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO REGIONAL, 13., 2009, Florianópolis. **Anais...** Florianópolis: Anpur, 2009. Disponível em: <<http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/view/3031>>. Acesso em: 15 jul. 2015.

GIMENES, Regina de Fátima Wigeneron. **Infraestrutura portuária, memória e vida urbana**. Entrevista concedida a Nathalia Spala Sorte. Vitória, 25 maio 2016.

HALL, Peter. Waterfronts: a new urban frontier. In: BRUTTOMESSO, Rinio (Org.). **Waterfronts: a new frontier from cities on water**. Veneza: Città D'Acqua, 1993. p. 12-20.

_____. **Cidades do amanhã**. São Paulo: Perspectiva, 2007.

HELM, Joanna. **Complexo Cais Mauá / b720 Fermím Vázquez e Arquitectos e Jaime Lerner Arquitetos Associados**. Texto disponibilizado em 8 nov. 2011. In: ArchDaily Brasil. Disponível em: <<http://www.archdaily.com.br/2142/complexo-cais-maua-b720-fermim-vazquez-e-arquitectos-e-jaime-lerner-arquitetos-associados>>. Acesso em: 26 maio 2016.

HOYLE, Brian. **The port-city interface: trends, problems, and examples**. Amsterdã: Geoforum, 1989.

INSTITUTO POLIS. **Relatório de registro de participação nas assembleias e reuniões com entidades organizadas** – v. 1. Vitória, 2015.

JACQUES, Paola Berenstein. Do especular ao espetacular. **Resenhas Online**, São Paulo, ano 4, n. 042.01, Vitruvius, jun. 2005. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/resenhasonline/04.042/3156>>. Acesso em: 2 ago. 2014.

JEUDY, Henri-Pierre. **Memórias do social**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1990.

_____. **Espelho das cidades**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2005a.

_____. Revitalização petrifica cidades, diz filósofo. **Jornal Folha de S. Paulo**, São Paulo, 6 jun. 2005b. Entrevista concedida à repórter Amarílis Lage.

KLUG, Letícia B. **Vitória: sítio físico e paisagem**. Vitória: Edufes, 2009.

MARQUES, Juliana; LEITE, Carlos. Clusters como novas possibilidades de regeneração urbana e reestruturação produtiva: o caso do porto digital, Recife. **Cadernos de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo**, São Paulo, v. 5, n. 1, p. 1-17, 2005. Disponível em: <<http://www.mackenzie.br/dhtm/seer/index.php/cpgau/article/view/120>>. Acesso em: 25 jan. 2015.

MARTINS, Everton de Brito. **Infraestrutura portuária, memória e vida urbana**. Entrevista concedida a Nathalia Spala Sorte. Vitória, 14 jun. 2016.

MELO, Itamar. Com aval da prefeitura, pontos do projeto inicial do Cais Mauá não sairão do papel como previstos. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, p. 1, 13 jan. 2016. Disponível em: <<http://zh.clicrbs.com.br/rs/porto-alegre/noticia/2016/01/com-aval-da-prefeitura-pontos-do-projeto-inicial-do-cais-maua-nao-sairao-do-papel-como-previstos-4950441.html>>. Acesso em: 13 maio 2016.

MENDONÇA, Adriana Santos. A importância do debate acerca do Cais José Estelita e do projeto Novo Recife para a gestão pública. In: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, 16., 2015, Belo Horizonte. **Anais...** Belo Horizonte: Anpur, 2015. Disponível em: <http://xvienanpur.com.br/anais/?wpfb_dl=234>. Acesso em: 15 jul. 2015.

MENEGHEL, Clemir Regina Pela. **Infraestrutura portuária, memória e vida urbana**. Entrevista concedida a Nathalia Spala Sorte. Vitória, 19 maio 2016.

MEYER, Han. **City and port: transformation of port cities** - London, Barcelona, New York, Rotterdam. Rotterdam: International Books, 1999.

MIRANDA, Clara Luiza (Coord.). **Memória visual da Baía de Vitória**. [Relatório Final de Pesquisa]. Vitória: CA/UFES, 2001. Disponível em: <<http://www.arq.ufmg.br/nehcit/vitoria/index.php>>. Acesso em: 28 mar. 2016.

MONIÉ, Frédéric; VASCONCELOS, Flavia Nico. Evolução das relações entre cidades e portos: entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação. **Confinos [On-line]**, n. 15, 2012. Disponível em: <<http://confinos.revues.org/7685>>. Acesso em: 11 jan. 2015.

MONIÉ, Frédéric; VIDAL, Soraia Maria do S. C. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, n. 6, p. 975-995, 2006. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rap/v40n6/03.pdf>>. Acesso em: 11 jan. 2015.

MONTEIRO, Peter Ribon. **Vitória, cidade presépio** - os vazios visíveis da capital capixaba. São Paulo: Annablume, 2008.

MORAES, Meriene Santos de; CONTASSOT, Pedro Toscan. A “revitalização” do Cais Mauá e a privatização do espaço público em Porto Alegre. In: SIMPÓSIO MINEIRO DE GEOGRAFIA, 1., 2014, Alfenas. **Anais...** Alfenas, MG: Unifal, 2014. p. 988-993. Disponível em: <<http://www.unifal-mg.edu.br/simgeo/system/files/anexos/Merienne%20Santos%20de%20Moraes.pdf>>. Acesso em: 15 jul. 2015.

MORAIS, Livia Santos de. **Porto de Vitória: armazéns do século XX patrimônio industrial e memória do trabalho**. 2014. 163 f. Dissertação (Mestrado em Artes) –

Programa de Pós-Graduação em Artes, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2014.

MUÑOZ, Francesc. **UrBANALización**: paisajes comunes, lugares globales. Barcelona: Gustavo Gili, 2008.

NASCIMENTO, Alexandre Sabino do. O “Novo Recife” e a reprodução da metrópole moderna: uma análise do projeto “Novo Recife” à luz da relação metrópole-modernidade. In: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, 16., 2015, Belo Horizonte. **Anais...** Belo Horizonte: Anpur, 2015. Disponível em: <http://xvienanpur.com.br/anais/?wpfb_dl=187>. Acesso em: 15 jul. 2015.

NOBRE, Eduardo Alberto Cusce. **Reestruturação econômica e território**: expansão recente do terciário na marginal do rio Pinheiros. 2000. 306 f. Tese (Doutorado em Estruturas Ambientais Urbanas) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2000. 2. v.

_____. Políticas urbanas para o centro de São Paulo: renovação ou reabilitação? Avaliação das propostas da prefeitura do município de São Paulo de 1970 a 2004. **Pós - Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP**, São Paulo, v. 16, n. 25, p. 214-231, jun. 2009. Disponível em: <http://www.fau.usp.br/pesquisa/napplac/trabalhos/enobre/enobre_art5.pdf>. Acesso em: 29 jun. 2015.

NÓBREGA, Maria de Lourdes Carneiro da Cunha; TRINDADE, Isabella Leite; CÂMARA, Andrea Dornelas. O cais onde o patrimônio atraca: o Cais José Estelita como parte integrante da paisagem cultural do Recife. In: COLÓQUIO IBERO-AMERICANO: PAISAGEM CULTURAL, PATRIMÔNIO E PROJETO - DESAFIOS E PERSPECTIVAS, 3., 2014, Belo Horizonte. **Anais...** Belo Horizonte, 2014. Disponível em: <<http://www.forumpatrimonio.com.br/paisagem2014/trabalho/87/o-cais-onde-o-patrimonio-atraca-o-cais-jose-estelita-como-parte-integrante-da-paisagem-cultural-do-recife>>. Acesso em: 15 jul. 2015.

NORCLIFFE, Glen; BASSETT, Keith; HOARE, Tony. The emergence of postmodernism on the urban waterfront: geographical perspectives on changing relationships. **Journal of Transport Geography**, v. 4, n. 2, p. 123-134, 1996. Disponível em: <<http://202.114.89.60/resource/pdf/2096.pdf>>. Acesso em: 1.º jun. 2015.

NOVAIS, Pedro et al. Grandes projetos urbanos: panorama da experiência brasileira. In: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, 12., 2007, Belém. **Anais...** Belém: Anpur, 2007. Disponível em: <<http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/view/2390/2363>>. Acesso em: 29 out. 2013.

OCHOA, Rita. Arte pública e articulação com a frente de água na cidade de Lisboa. In: SEMINARIO IBEROAMERICANO “INTERDISCIPLINA EN DISEÑO URBANO”,

1., 2013, San Juan de Costa Rica. **On the W@ter Front** [on-line]... Barcelona: Universidad de Barcelona, 2013. p. 37-83.

PASQUOTTO, Geise Brizotti; OLIVEIRA, Melissa Ramos da Silva. As periodizações nas intervenções urbanas: uma análise das classificações de “Vargas & Castilho”, “Boyer” e “Simões Jr”. **Labor & Engenho**, Campinas, v. 4, n. 3, p. 29-43, 2010. Disponível em: <www.labore.fec.unicamp.br>. Acesso em: 2 ago. 2014.

PASSOS, Flora d’El Rei Lopes. O espetáculo dos espaços públicos: vivências e expressões culturais na Zona Portuária do Rio de Janeiro. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, Recife, v. 16, n. 2, p. 81-96, 2014. Disponível em: <http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/rbeur/article/view/4796>. Acesso em: 15 jul. 2015.

PAVANI, Sérgio Augusto Zampol; ANDRADE, Rogério Emílio de (Org.). **Parcerias público-privadas**. São Paulo: MP Editora, 2006. Disponível em: <http://www.mpeditora.com.br/pdf/ppp.pdf>. Acesso em: 21 jun. 2016.

PORTAS, Nuno. **Cidades e frentes de água / cities and waterfronts**. Lisboa: FAUP, 1998.

QUEIROZ, Rodrigo Zotelli. **Infraestrutura portuária, memória e vida urbana**. Entrevista concedida a Nathalia Spala Sorte. Vitória, 23 jun. 2016.

REIHER, Carla Betania. Mas o que foi nunca mais será: intervenções urbana e cultural no Cais Mauá de Porto Alegre. In: CONGRESO LATINOAMERICANO DE SOCIOLOGÍA, 29., 2013, Santiago. Disponível em: <http://actacientifica.servicioit.cl/biblioteca/gt/GT2/GT2_ReiherC.pdf>. Acesso em: 23 abr. 2016.

REYES, Paulo; COSTA, Ana Elísia da. A cidade e seu muro. In: ENCUESTRO DE LA ASOCIACIÓN DE FACULTADES Y ESCUELAS DE ARQUITECTURA PÚBLICAS DEL MERCOSUR, 34.; CONGRESO: CIUDADES VULNERABLES. PROYECTO O INCERTIDUMBRE, 19., 2015, La Plata. Disponível em: <http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/50684/Documento_completo.pdf-PDFA.pdf?sequence=1>. Acesso em: 27 abr. 2016.

RIAL, Mariana Fontes Pérez. **Cidade - porto**. Dinâmicas espaciais e planejamento intra-urbano, 2008. 293 f. São Paulo: Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Programa de Pós Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008. Disponível em: <http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/rbeur/article/view/4796>. Acesso em: 15 jul 2015.

RIBEIRO, Luiz Cláudio Moisés (Org.). **A serventia da casa: a Alfândega do Porto de Vitória e os rumos do Espírito Santo**. Vitória: Sindix, 2008.

RIBEIRO, Luiz Cláudio Moisés; SIQUEIRA, Maria da Penha Smarzar. Portos e cidades: expansão e modernização dos portos de Vitória (sec. XX-XXI). **Dimensões**, Vitória, v. 28, p. 385-412, 2012. Disponível em:

<<http://www.periodicos.ufes.br/dimensoes/article/view/4323>>. Acesso em: 23 jan. 2015.

RIO DE JANEIRO. Prefeitura. **Operação urbana Porto Maravilha** – versão janeiro de 2016. Rio de Janeiro, 2016. Disponível em: <http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/portomaravilha/PORTOMARAVILHA_P_SITE_JAN_2016.pdf>. Acesso em: 28 maio 2016.

SALES FILHO, José. **Infraestrutura portuária, memória e vida urbana**. Entrevista concedida a Nathalia Spala Sorte. Vitória, 3 jun. 2016.

SÁNCHEZ, Fernanda. **A reinvenção das cidades para um mercado mundial**. Chapecó: Argos, 2003.

SILVA, Edinéa Alcântara de Barros e; CAVALCANTI, Edneida Rabelo; CUNHA, Paulo José de Albuquerque Marques da. Insurgências contra o capital na disputa pela terra: o Estelita no Recife e os quilombolas em Garanhuns, PE. In: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO. E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, 16., 2015, Belo Horizonte. **Anais...** Belo Horizonte: Anpur, 2015. Disponível em: <http://xvienanpur.com.br/anais/?wpfb_dl=317>. Acesso em: 15 jul. 2015.

SIQUEIRA, Maria da Penha Smarzaró. **O desenvolvimento do Porto de Vitória 1870-1940**. Vitória: Codesa, 1995.

_____. A cidade de Vitória e o porto nos princípios modernos da urbanização no início do século XX. **Cadernos Metrópole**, São Paulo, v. 12, n. 4, p. 565-584, jul./dez. 2010.

SIMÕES JUNIOR, José Geraldo. **Revitalização de centros urbanos**. São Paulo: Tec Art Ltda., 1994. (Publicação Polis, 19).

SIMON, Gilberto. **Rosane de Oliveira (ZH) faz ótimo artigo sobre a revitalização do Cais Mauá**. Texto disponibilizado em 20 set. 2015. In: PORTO IMAGEM, Porto Alegre. Disponível em: <<https://portoimagem.wordpress.com/2015/09/20/rosane-de-oliveira-zh-faz-otimo-artigo-sobre-a-revitalizacao-do-cais-maua/>>. Acesso em: 1.º maio 2016.

SOARES, Eliana Miranda Araújo da Silva; MOREIRA, Fernando Diniz. Preservação do patrimônio cultural e reabilitação urbana: o caso da zona portuária da cidade do Rio de Janeiro. **Revista da Vinci**, Curitiba, v. 4, n. 1, p. 101-120, 2007. Disponível em: <<http://www.up.edu.br/davinci/4/06%20Preserva%C3%A7%C3%A3o%20do%20patrim%C3%B4nio%20cultural%20e%20reabilita%C3%A7%C3%A3o%20urbana%20o%20caso%20da%20zona%20portu%C3%A1ria%20da%20cidade%20do%20Rio%20de%20Janeiro.pdf>>. Acesso em: 15 jul. 2015.

SOARES, Henrique Amorim; LIMA JUNIOR, Pedro de Novais. Argumentos intelectuais e articulações escalares: o debate em torno da revitalização do Porto de

Vitória (Brasil). **Scripta Nova**, Barcelona, v. 9, n. 194, ago. 2005. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-194-45.htm>>. Acesso em: 1.º fev. 2016.

SOUZA, Flávio Antônio Miranda de; CAVALCANTI, Ana Cláudia Rocha. A euforia do capital: muito além da demanda solvente. In: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO. E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, 15., 2013, Belo Horizonte. **Anais...** Belo Horizonte: Anpur, 2013. Disponível em: <<http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/view/4296>>. Acesso em: 15 jul. 2015.

TREVISAN, Taís. **Um porto vazio no centro da capital gaúcha**: vazios urbanos na cidade contemporânea: situação atual e propostas para a utilização. 2004. 195 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2004. Disponível em: <<https://repositorio.ufba.br/ri/bitstream/ri/12300/1/UM%20PORTO%20VAZIO%20NO%20CENTRO%20DA%20CAPITAL%20GA%C3%9ACHA.pdf>>. Acesso em: 15 jul. 2015.

VAINER, Carlos. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do planejamento estratégico urbano. In: ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único**: desmanchando consensos. Petrópolis, RJ: Vozes, 2000. p. 75-104.

VALE. **Vale**: nossa história. Rio de Janeiro, RJ: Verso Brasil, 2012.

VALLEGA, Adalberto. Waterfront redevelopment: a central objective for coastal management. In: BRUTTOMESSO, Rinio. **Waterfronts**: a new frontier for cities on water. Veneza: Città D'Acqua, 1993. p. 24-31.

VARGAS, Heliana Comin; CASTILHO, Ana Luisa Howard (Org.). **Intervenções em centros urbanos**: objetivos, estratégias e resultados. 2. ed. São Paulo: Manole, 2009.

VASCONCELOS, Flavia Nico. **O desenvolvimento da interface cidade-porto de Vitória (ES) do período colonial ao início do século XXI**: uma cidade portuária? 2011. 463 f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Programa de Estudos Pós-Graduados em Ciências Sociais, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2011.

_____. A voz da cidade portuária: a presença do porto urbano em Vitória/ES. **Interseções - Revista de Estudos Interdisciplinares**, Rio de Janeiro, v. 16, n. 2, p. 409-424, jan./jun. 2014. Disponível em: <<http://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/intersecoes/article/view/16598/12471>>. Acesso em: 1.º abr. 2016.

VIEIRA, Otávio Augusto Diniz. **As revitalizações dos espaços portuários de Puerto Madero, Buenos Aires, e do Cais Mauá, Porto Alegre, e suas relações com o entorno**: por uma análise de aproximação. 2011. 204 f. Dissertação

(Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2011. Disponível em: <http://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/55621?locale=pt_BR>. Acesso em: 15 jul. 2015.

_____. A revitalização do Cais Mauá – por uma outra possibilidade. **Revista Rosa dos Ventos**, Porto Alegre, v. 4, n. 1, p. 25-39, jan./jun. 2012. Disponível em: <<http://www.ucs.br/etc/revistas/index.php/rosadosventos/article/viewArticle/1281>>. Acesso em: 15 jul. 2015.

VITÓRIA. Lei n.º 6.705, de 16 de outubro de 2006. Institui o Plano Diretor Urbano do Município de Vitória (PDU) e dá outras providências. In: VITÓRIA (Município). **Leis e decretos municipais**. Vitória, 2006a. Disponível em: <<http://sistemas.vitoria.es.gov.br/webleis/consulta.cfm?id=167650167650>>. Acesso em: 9 jan. 2016.

_____. Secretaria de Desenvolvimento da Cidade. **Programa de revitalização do centro de Vitória**. Vitória: Gerência de Projetos Urbanos, 2006b.

_____. Prefeitura. **Boletim turismo em números Vitória/ES/Brasil**. Vitória: Observatório do Turismo de Vitória, 2012.

VITÓRIA. Secretaria de Desenvolvimento da Cidade; ÚNICA CONSULTORES. **Elaboração do plano de ocupação para a área central de Vitória**: plano de preservação da paisagem – Relatórios de atividades RA 02, 03, 04 e 05. Vitória, 2011.

YURGEL, Caio. A estética do espetáculo – Walter Benjamin: fragmentos. **Revista da Graduação**, Porto Alegre, v. 5, n. 2, p. 1 - 86, 2012. Disponível em: <<http://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/graduacao/article/view/12437/8354>>. Acesso em: 1.º nov. 2013.

ZANIRATO, Sílvia Helena. A restauração do Pelourinho no Centro Histórico de Salvador, Bahia, Brasil: potencialidades, limites e dilemas da conservação de áreas degradadas – história, cultura e cidade. **Historia Actual [On-line]**, Maringá, n. 14, p. 35-47, 2007. Disponível em: <<http://www.isn.ethz.ch/Digital-Library/Publications/Detail/?ots591=0c54e3b3-1e9c-be1e-2c24-a6a8c7060233&lng=en&id=97975>>. Acesso em: 17 jul 2015.

APÊNDICES

APÊNDICE A - Questionário aplicado a representantes do Poder Público estadual e municipal para subsidiar a pesquisa sobre o Cais Comercial de Vitória inserida nesta dissertação.

Grupo entrevistado: Poder Público

Setor:

Contato:

- 1) Em ações realizadas no centro de Vitória ou em outras situações de contato com os moradores, vocês percebem que eles reconhecem o Porto como patrimônio e têm interesse em sua preservação?
- 2) No Planejamento Interativo, a PMV cita projetos de *waterfront* para a área do Cais Comercial. Além disso, já foram divulgados projetos nesse sentido, elaborados pela própria Prefeitura. Atualmente existe alguma estratégia política da Codesa, visando à utilização da área em um projeto urbanístico para a cidade?
- 3) O Poder Público (inserir aqui o órgão entrevistado) prevê algum tipo de parceria, inclusive uma PPP, para realizar algum projeto no Porto?
- 4) Este trabalho, assim como o de uma mestranda de Artes, aponta para o entendimento de que esse conjunto construído (Porto de Vitória) é passível de ser identificado e preservado como patrimônio industrial. Existe algum estudo, intenção e/ou estratégia nesse sentido?
- 5) No discurso do PDZP, a Codesa fala da necessidade “[...] de *ter uma comunicação ajustada com o aglomerado urbano que circunda o Porto*”. No entanto, o que se vê é um projeto estadual de reestruturação viária que não tem comunicação ajustada com o entorno. É um traçado de engenharia de trânsito para escoamento de carga do Porto. Atualmente, qual é a posição/visão do Poder Público (inserir aqui o nome do órgão entrevistado) com relação a isso?
- 6) Em 2011, foi reaberto na Secult o processo n.º 53007158, a pedido da Amacentro, do Instituto Quorum e do Instituto Goia, que desejam a preservação dos armazéns e até a sua utilização para fins culturais e artísticos. O processo

foi encaminhado à Gerência de Memória e Patrimônio para análise e parecer. Como está o andamento desse processo hoje?

- 7) O Planejamento Interativo e o PDZP de 2001 citam a inserção de Vitória no roteiro dos cruzeiros. Como está essa proposta atualmente?
- 8) O Poder Público (inserir aqui o nome do órgão entrevistado) reconhece alguma tendência de investimento na área central, por parte do mercado imobiliário?
- 9) O Poder Público (inserir aqui o nome do órgão entrevistado) prevê algum tipo de parceria, inclusive uma PPP, para realizar algum projeto no Porto?
- 10) O Programa de Revitalização do Centro desenvolve alguma proposta para a área do Cais Comercial, além do projeto de recuperação do Armazém 1, já tombado? Seria possível disponibilizar o projeto e tecer comentários a respeito dessa proposta?
- 11) O Plano da Paisagem faz menção ao gabarito para a área do Porto, limitando a altura das construções e indicando áreas não edificantes. Como a revisão do PDU está inserindo essas propostas do Plano? Isso está sendo integralmente acatado, ou foram feitas mudanças?
- 12) Qual é a relação institucional entre a PMV e a Codesa? Sabemos que existe representante da PMV no Conselho do PDZP. Como está ocorrendo isso?
- 13) No PDU que está em revisão, qual é a atual classificação dos armazéns quanto ao grau de proteção? Esses armazéns foram inventariados como de interesse de preservação? Vocês têm fichas de inventário dos armazéns?

APÊNDICE B - Questionário aplicado a membro do Poder Público federal,
representado pela Codesa, para subsidiar a pesquisa sobre o Cais Comercial de
Vitória inserida nesta dissertação

Grupo entrevistado: Poder Público Federal – Codesa

Setor:

Contato:

- 1) Caso a Codesa não utilize mais o Cais Comercial, os galpões e a área do Porto dos dois lados da Baía – Vitória e Vila Velha –, há previsão sobre a utilização desse espaço no futuro?
- 2) Atualmente, qual a situação do projeto de inserção de Vitória no roteiro dos cruzeiros, tendo em vista que o PDZP cita diversas vezes esse plano?
- 3) Cite os projetos de *waterfront* já elaborados pela Codesa para a área. Podemos ter acesso a eles?
- 4) Como o Porto de Vitória é visto hoje pela Codesa na condição de patrimônio histórico? Vocês acham que o Armazém 1 já é suficiente? Existe algum novo projeto com esse intuito?
- 5) Como a Codesa trata a questão do Porto de Vitória com relação à revitalização do centro?
- 6) Como está a relação entre PMV, Codesa e Governo do Estado no que tange às mudanças do Porto de Vitória no centro?
- 7) No PDZP-2001, a Codesa fala da expansão do Cais Comercial em Vitória. Quando a Codesa fez essa proposta (ano)? O que havia nessa proposta que, ao longo dos anos, foi alterado? Qual o objetivo dela hoje? E para o futuro? Procede dizer que a sobrevida dada com essa expansão é de 15 anos? O que de fato existe como proposta? Sabemos que há plano de demolição de armazém, que o PDZP propôs uma estrutura arrojada, com vários usos, e recentemente informaram que seria construída uma torre para a sede administrativa da Codesa. Existe alguma visão conservadora em se tratando de

preservação, uma vez que as imagens divulgadas são de ruptura e transformação?

- 8) No discurso do PDZP, a Codesa fala da necessidade “[...] *de ter uma comunicação ajustada com o aglomerado urbano que circunda o Porto*”. No entanto, o que se vê é um projeto estadual de reestruturação viária que não tem comunicação ajustada com o entorno. É um traçado de engenharia de trânsito para escoamento de carga do Porto. Atualmente, qual é a posição/visão da Codesa com relação a isso?
- 9) Como cada um dos cinco armazéns está sendo utilizado atualmente?

APÊNDICE C - Questionário aplicado a representantes de institutos e da Amacentro de Vitória para subsidiar a pesquisa sobre o Cais Comercial de Vitória inserida nesta dissertação.

Grupo entrevistado: Institutos e Amacentro

Setor:

Contato:

- 1) Os roteiros históricos do “Projeto Visitar” modificaram de alguma forma a visão das pessoas quanto ao Porto? O morador conhece mais e quer preservar? Mudou a postura do morador em relação ao Porto?
- 2) Qual é a opinião da comunidade sobre os projetos do tipo *waterfront* elaborados pela PMV e pela Codesa para o Cais Comercial? A comunidade já foi consultada para opinar em algum deles?
- 3) Como o Porto de Vitória é visto pela comunidade na condição de patrimônio histórico? Nas reuniões de revisão do PDU em curso, ou em outras situações, vocês identificam que o morador reconhece o Porto como patrimônio e tem interesse na sua preservação?
- 4) Este trabalho, assim como o de uma mestranda de Artes, aponta para o entendimento de que esse conjunto construído é passível de ser identificado e preservado como patrimônio industrial. Existe algum estudo, intenção e/ou estratégia nesse sentido?
- 5) Como o Porto de Vitória é visto quando se trata da revitalização do centro?
- 6) Reconhece-se alguma pressão por parte do mercado imobiliário no uso do Porto? Se sim, quais? Como deveria ser tratada essa questão?
- 7) Existe algum tipo de PPP para realizar algum projeto no Porto? Algum tipo de PPP já foi responsável por colocar em prática ou derrubar algum projeto elaborado pela comunidade?
- 8) Em 2012, a Codesa divulgou um vídeo no qual os galpões 4 e 5 eram demolidos para ampliação do Cais. Quais foram as reações da comunidade com relação a isso?

- 9) O Plano da Paisagem defende que “[...] *as estruturas móveis, porém permanentes, de guindastes, junto com os navios, caracterizam a imagem do Porto na cidade*”. Como é vista essa questão?
- 10) No PDZP, a Codesa fala da necessidade “[...] *de ter uma comunicação ajustada com o aglomerado urbano que circunda o Porto*”. Essa tentativa é sentida por parte da comunidade? Alguma coisa já foi colocada em prática?
- 11) Como é vista pelos moradores a intenção de inserir Vitória no roteiro dos cruzeiros? O Planejamento Interativo e o PDZP citam diversas vezes esse plano.
- 12) Como a comunidade vê a relação entre PMV e Codesa no que tange à permanência do Porto de Vitória no centro?
- 13) Em 2011, foi reaberto na Secult o processo n.º 53007158, a pedido da Amacentro, do Instituto Quorum e do Instituto Goia, que desejam a preservação dos armazéns e até a sua utilização para fins culturais e artísticos. O processo foi encaminhado à Gerência de Memória e Patrimônio para análise e parecer. Como está o andamento desse processo hoje?